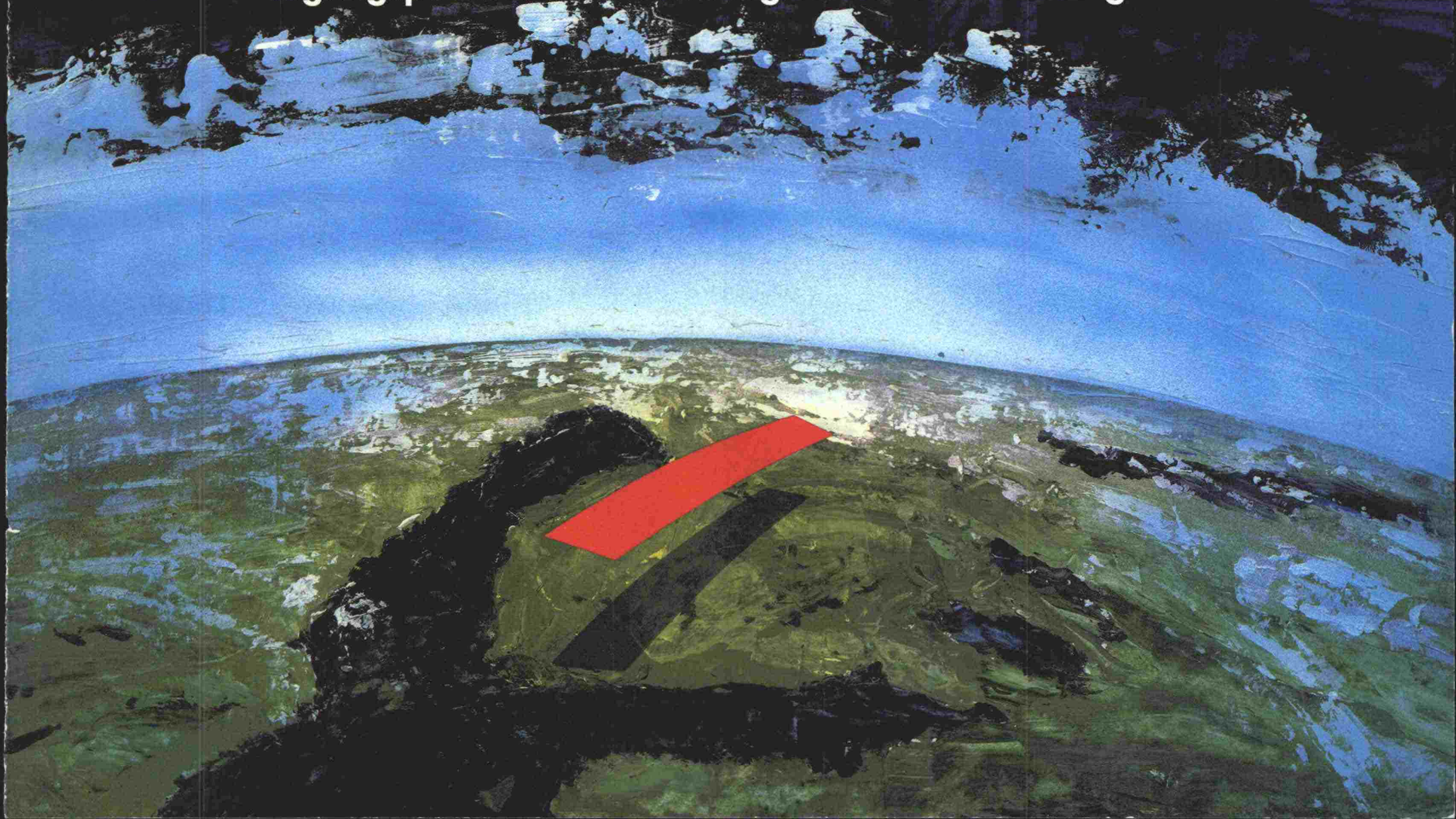


Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1989

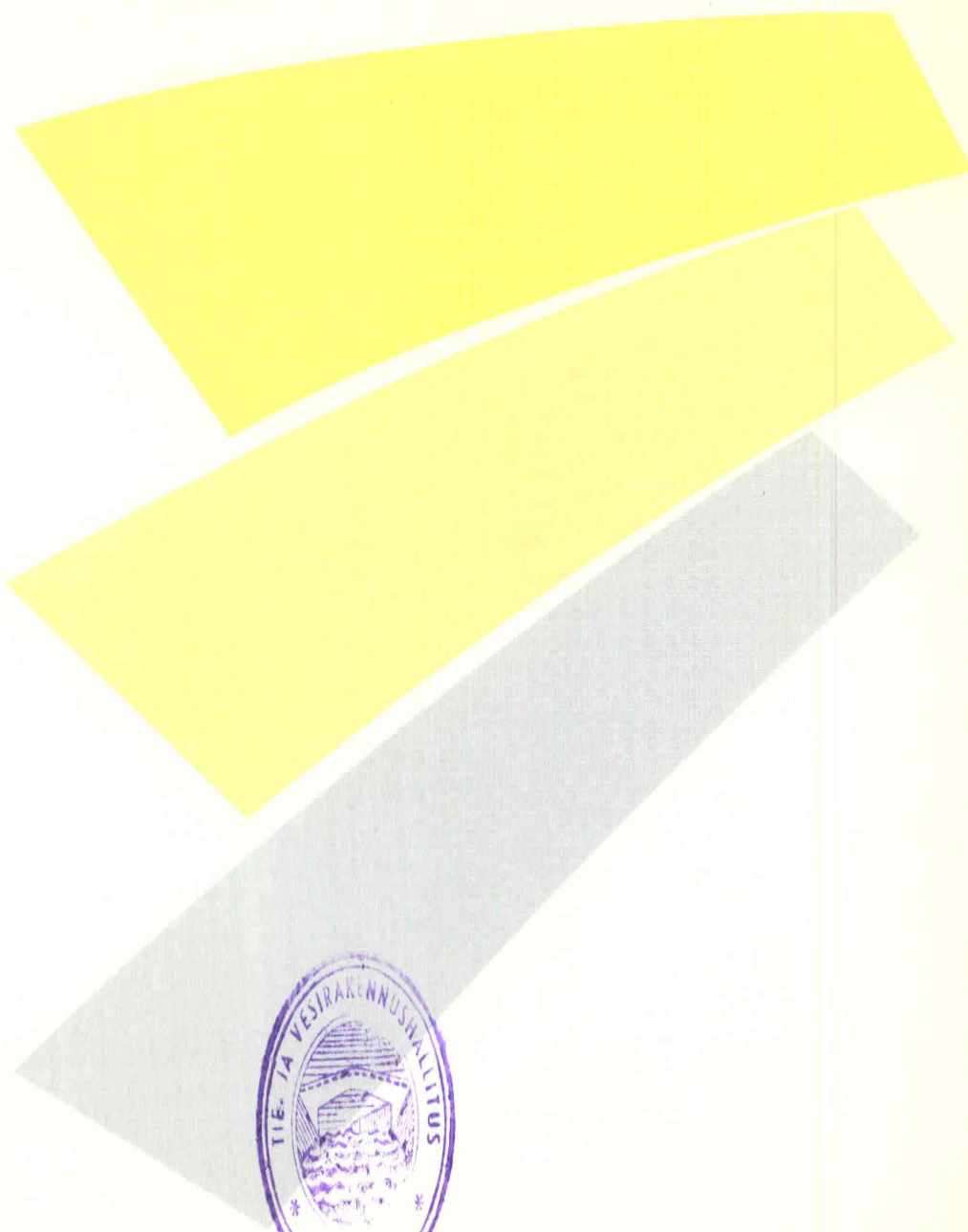
Utveckling av Finlands huvudvägnät

Utgångspunkter som underlag för en omvärdering



08

77E



89 1191

Utveckling av Finlands huvudvägnät

Utgångspunkter som underlag för en omvärdering

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1989

Det befintliga vägnätet är vidsträckt och varierande till sin betydelse. Med tanke på landets utveckling och huvudvägnätets framkomlighet är det viktigt att förbättra de mest centrala huvudvägarna till högklassiga leder.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påbörjade i början av år 1989 ett utredningsarbete över hur huvudvägnätet skall utvecklas. Utredningens målsättning i det första skedet är att definiera huvudvägnätets omfattning och standard. Denna rapport, som redovisar två olika situationer, är avsedd som diskussionsunderlag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gör, efter att ha erhållit utlåtanden av olika parter och efter att ha diskuterat med ministerierna, en framställning till trafikministeriet över de förbindelser och vägavsnitt, som på lång sikt skall utvecklas till ett högklassigt huvudvägnät.

Utredningsarbetet har utförts vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens planeringsavdelning. Suunnittelukolmio Oy har fungerat som konsult i arbetet. Statens tekniska forskningscentral (STF) har utfört studierna över hur de olika alternativen påverkar framkomligheten, trafikantkostnaderna och personskadeolyckorna.

Innehåll

Företal	3	HUVUDVÄGARNAS STANDARD	25
Problemställningen	5	Högklassiga huvudvägar	25
Förslag för utveckling av huvudvägnätet	6	Övriga allmänna vägar	26
UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN	7	KOSTNADER OCH TIDPLAN FÖR UTVECKLANDE AV HUVUDVÄGNÄTET	27
Huvudvägarna stockas	8	Bedömningsgrunder	27
Restiderna förlängs	9	Pris och leveranstid	28
Trafiksäkerheten försämras	11	VERKNINGARNA AV HUVUDVÄGNÄTETS UTVECKLING	29
Vägtrafikens andel ökar - huvudvägarna i nyckelställning	12	Investeringsbehovet ökar - trafikantkostnaderna minskar	30
SKÄL FÖR ATT UTVECKLA HUVUDVÄGNÄTET	15	Transporternas servicenivå förbättras - transportkostnaderna minskar	30
Regionstrukturella skäl	16	Trafikförhållandena förbättras	30
Transport- och samhällsekonomiska skäl	17	Inverkan på miljön	31
Internationaliseringen	18	En regionalt balanserad utveckling stärks	32
Den ökande rörligheten	19	Trafiksäkerheten förbättras	33
Beredskap för framtida behov	20	Körkomforten ökar	34
HUVUDVÄGNÄTETS OMFATTNING	21	Utveckling av huvudvägnätet, tidplan för år 1989	35
Utgångspunkter för bildande av ett huvudvägnät	22		
Motorleder såsom delar av huvudvägnätet	22		
Utvecklingsalternativ A med regionstrukturell betoning	23		
Utvecklingsalternativ B med trafikbetoning	24		

Problemställningen

Trafikförhållandena på de viktigaste huvudvägarna har snabbt försämrats under de senaste åren. Antalet vägavsnitt med stockningar och köbildning har mer än trefaldigats under detta årtionde. På många håll har vägarna skadats och fått spårbildning samt belastats med markanvändning, som uppkommit invid huvudvägarna. Antalet trafikolyckor på huvudvägarna har under detta årtionde ökat med 40 %.

Transporterna och fjärtrafiken lider i allt större utsträckning av situationen och med dem landets näringsliv och hela samhället. En låg servicenivå på huvudvägarna försvagar för sin del vår industris internationella konkurrenskraft och en jämlig utveckling av landets olika delar.



Förslag för utveckling av huvudvägnätet

Statens budget för år 1989: "Väghållningen kommer under de närmaste åren att inriktas så att de viktigaste huvudvägarnas skick och trafikförhållandena på dem förbättras och de stora städernas trafikproblem mildras. I syfte att uppnå målen riktas väganslagen, som reellt ökar mer än trafiken, på förbättring av huvudvägarnas trafikförmedlingsförmåga och säkerhet samt på planeringsobjekt vilkas syfte är att uppnå detta mål."

Regeringens redogörelse den 12.4.1988 för riksdagen gällande trafikpolitiken: "Målen för vägnätet och trafikförhållandena på 1990-talet förutsätter att tyngdpunkten inom vägpolitiken förskjuts från vägnätet av lägre rang till huvudvägarna. Samtidigt effektivteras trafiksäkerhetsåtgärderna och åtgärderna för att upprätthålla vägnätet."

För att förbättra huvudvägarnas trafikkapacitet och lindra trafik- och miljöproblemen i de stora städerna förutsätts det stora väginvesteringar. Dylåka åtgärder kan inte genomföras med de nuvarande väganslagen, utan att förbättrings- och trafiksäkerhetsåtgärderna på resten av vägnätet upphör."

Planen över trafikministeriets förvaltningsområde för åren 1990 - 1994: Tyngdpunkten vid utvecklande av trafiklederna läggs vid rikets livligast trafikerade huvudvägar, huvudbanan och Helsingfors flygstation. Endast av synnerligen vägande skäl utförs förbättringsåtgärder av andra orsaker än trafikmässiga eller trafiksäkerhetsmässiga orsaker.

Inrikesministeriets regionalpolitiska ställningstaganden gällande ministeriernas verksamhets- och ekonomiplaner för åren 1990 - 1994: För att man under dessa förhållanden skall kunna fullfölja den valda verksamhetsinriktningen och samtidigt också sörja för andra investeringsbehov än att utveckla huvudvägnätet, bör "huvudvägspolitiken" bedrivas restriktivare genom att från helhetens synpunkt definiera de allra viktigaste projekten ("särskilda huvudvägar").

Regionplaneförbunden har i de planer, som färdigställts år 1988 och i sina initiativ utan undantag betonat hur nödvändigt det är att utveckla de viktigaste huvudvägarna inom regionerna.

VALTION
D-JA MENDARVIO-
1989

SISÄSIAINMINISTERIÖ

PL 257
00171 Helsinki 17

8.2.1989

No 624/53/89 ✓

Vilite VM:n Ohjeet toiminta- ja talous-
suunnitelmien laatimiseksi
vuosille 1990 - 94,
TM 8812/4.5.1988

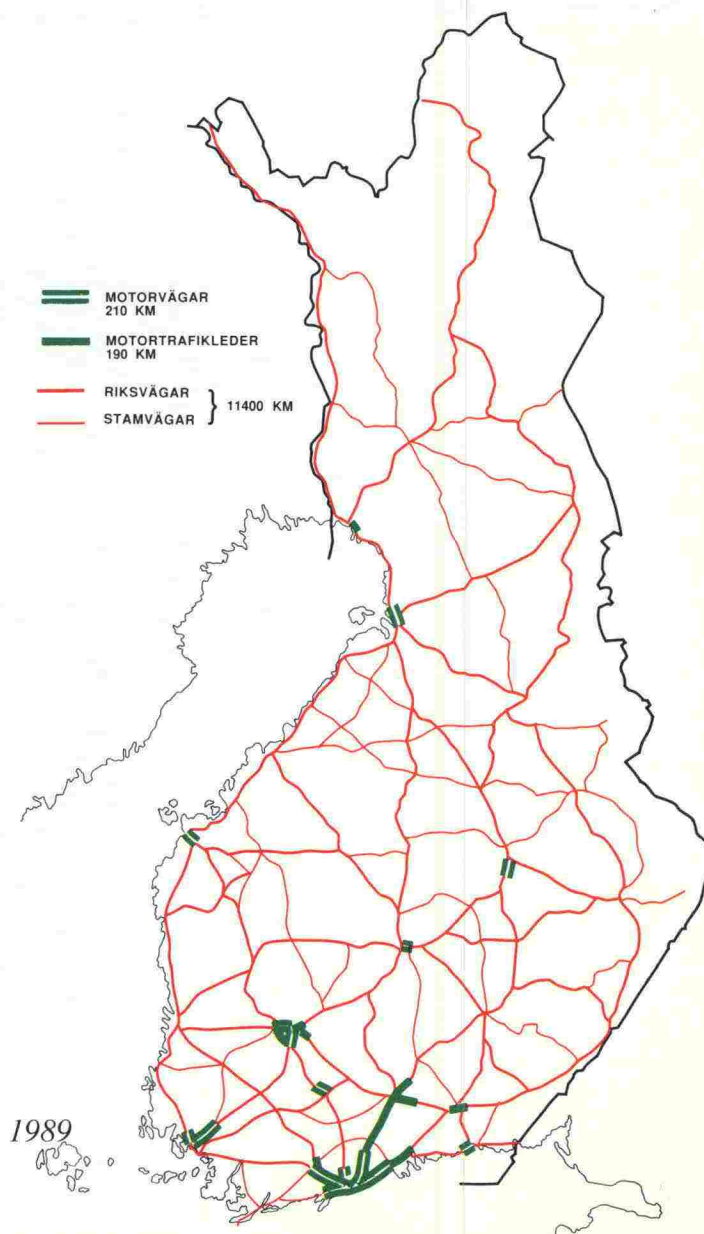
Asia Sisäasiainministeriön alue-
poliittiset kannanotot minis-
teriöiden vuosien 1990 - 94

Utgångspunkter för planeringen

Den 1.1.1989 fanns det i vårt land ca 76200 km allmänna vägar, varav ca 11400 km eller ca 15 % var huvudvägar (riks- och stamvägar). Ca 400 km av huvudvägarna är motorleder.

År 1988 försiggick på huvudvägarna 56 % av all trafik på det allmänna vägnätet. Samma år inträffade på huvudvägarna 48 % av alla personskadeolyckor (med dödlig utgång eller personskada som följd) på det allmänna vägnätet.

År 2010 förutspås huvudvägarnas trafikarbete utgöra ca 61 % av trafikarbetet på hela det allmänna vägnätet.



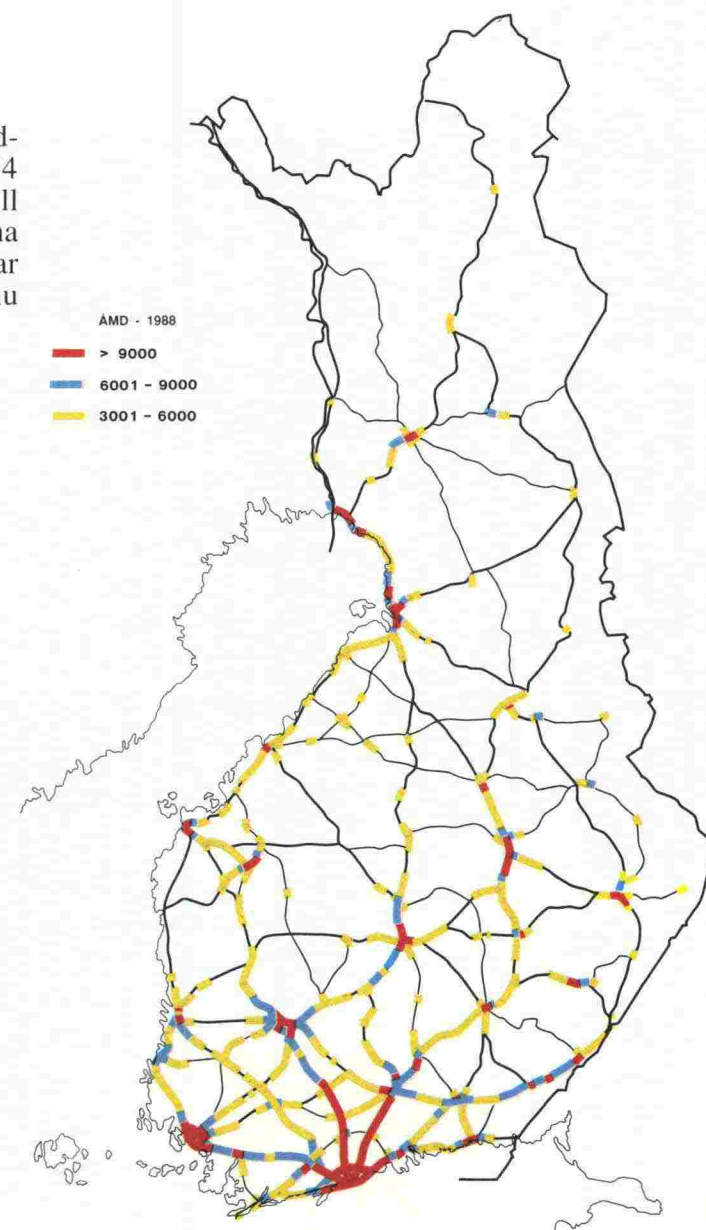
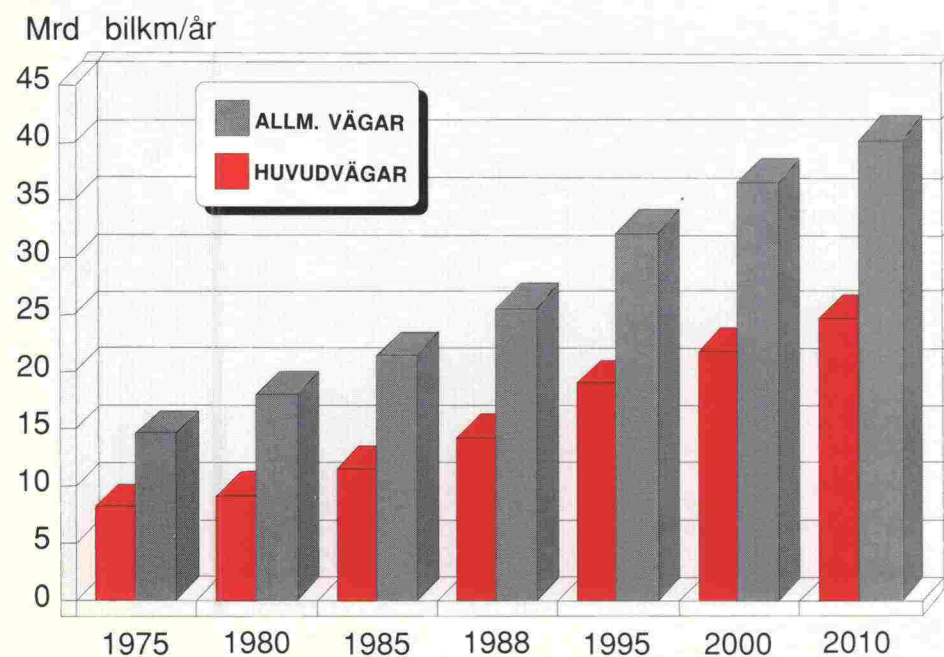
Huvudvägarna år 1989

Huvudvägarna stockas

Trafiken på huvudvägarna har under åren 1980-88 ökat med 56 % eller i medeltal 5,7 % per år. Snabbast har tillväxten varit i Nyland, där ökningen var 69 % eller i medeltal 6,8 % per år.

Bruttonationalprodukten har under motsvarande tid ökat med i medeltal 2,9 % per år.

Enligt prognoserna ökar trafiken på huvudvägarna från år 1988 till år 2000 med ca 54 % eller i medeltal med 3,7 % per år. Fram till år 2010 ökar trafiken enligt prognoserna med 75 %. På de större städernas utfartsvägar kommer trafiken sannolikt att öka ännu snabbare.

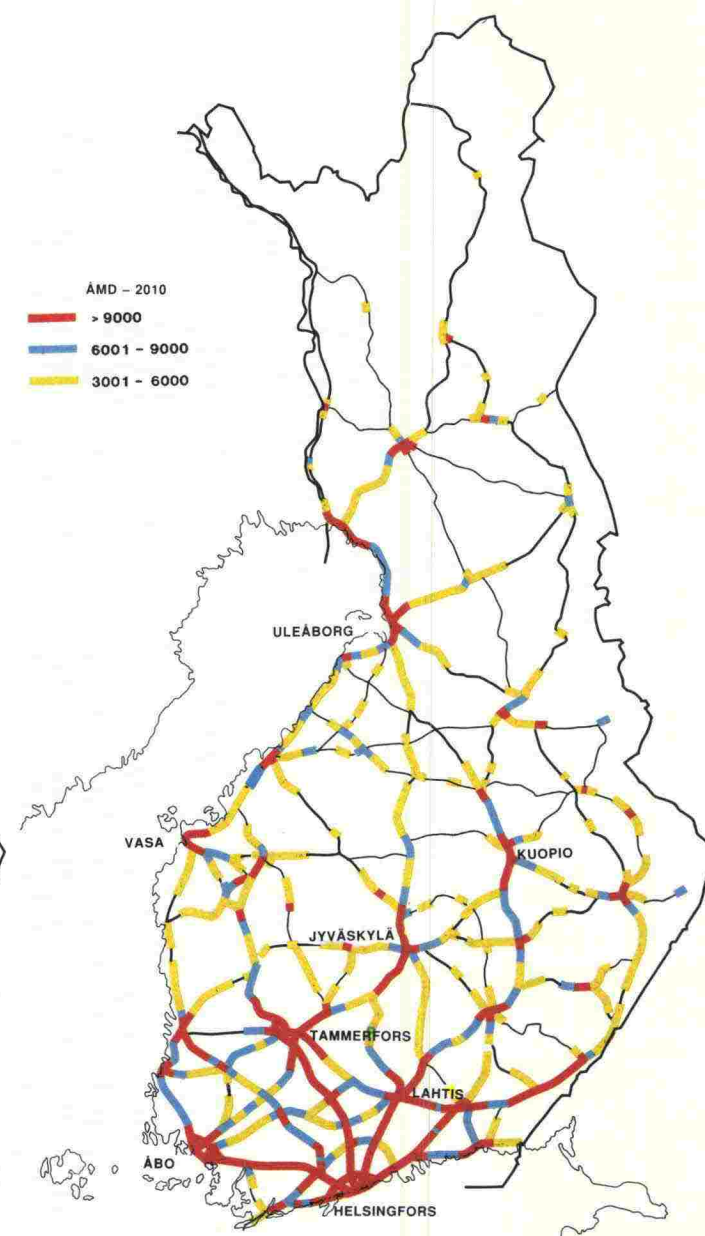
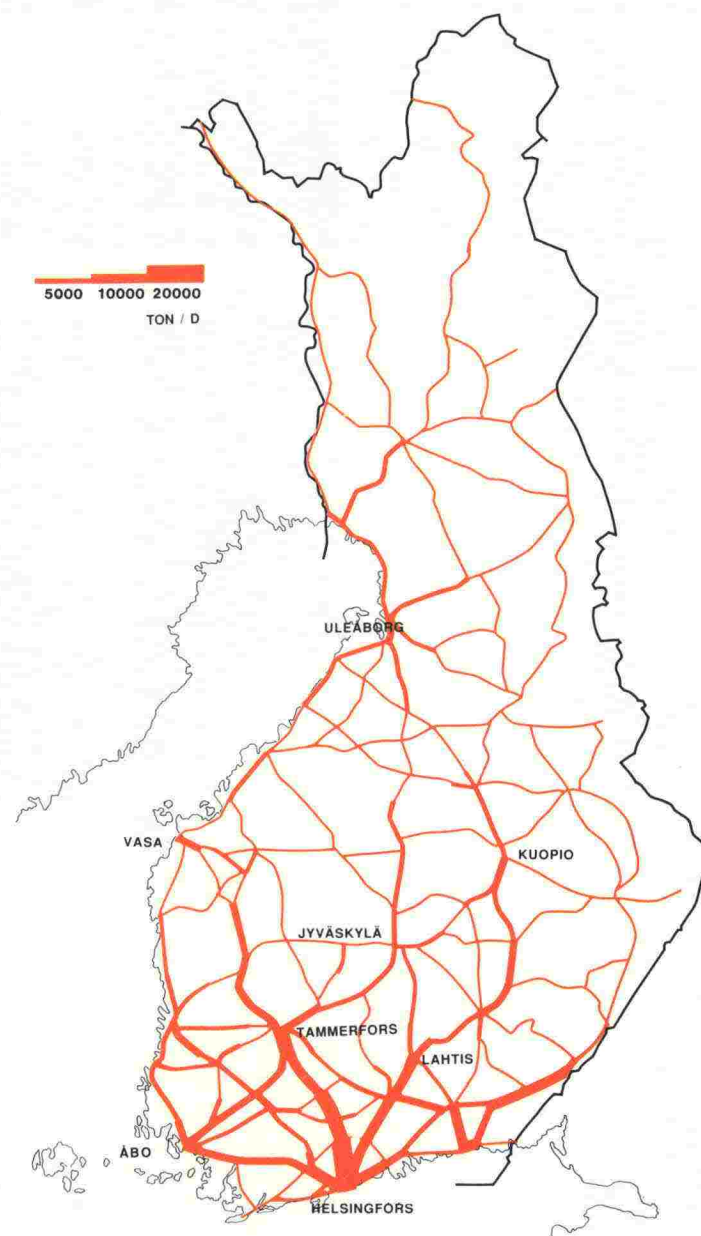


Restiderna förlängs

Trafikförhållandena på de mest trafikerade riksvägarna har snabbt försämrats under de senaste åren. Köer och stockning förekommer redan nu på många av de riksvägar, som sammanbinder landsortscentra.

Stockning och köer förorsakas främst av weekend- och arbetsplatstrafik. År 1988 uppträdde weekendstockning på 720 km och långa köer på 1840 km av huvudvägarna. Under detta årtionde har mängden huvudvägar med stockning och köer mer än trefaldigats.

Trafikförhållandena på huvudvägarna försämrats i framtiden så, att de mest trafikerade huvudvägarna år 2010 till stor del beräknas vara stockade eller fulla med köer, om inte vägarnas kapacitet ökas. Situationens allvar ökas av att transporter och fjärtrafiken är koncentrerade till samma vägar.

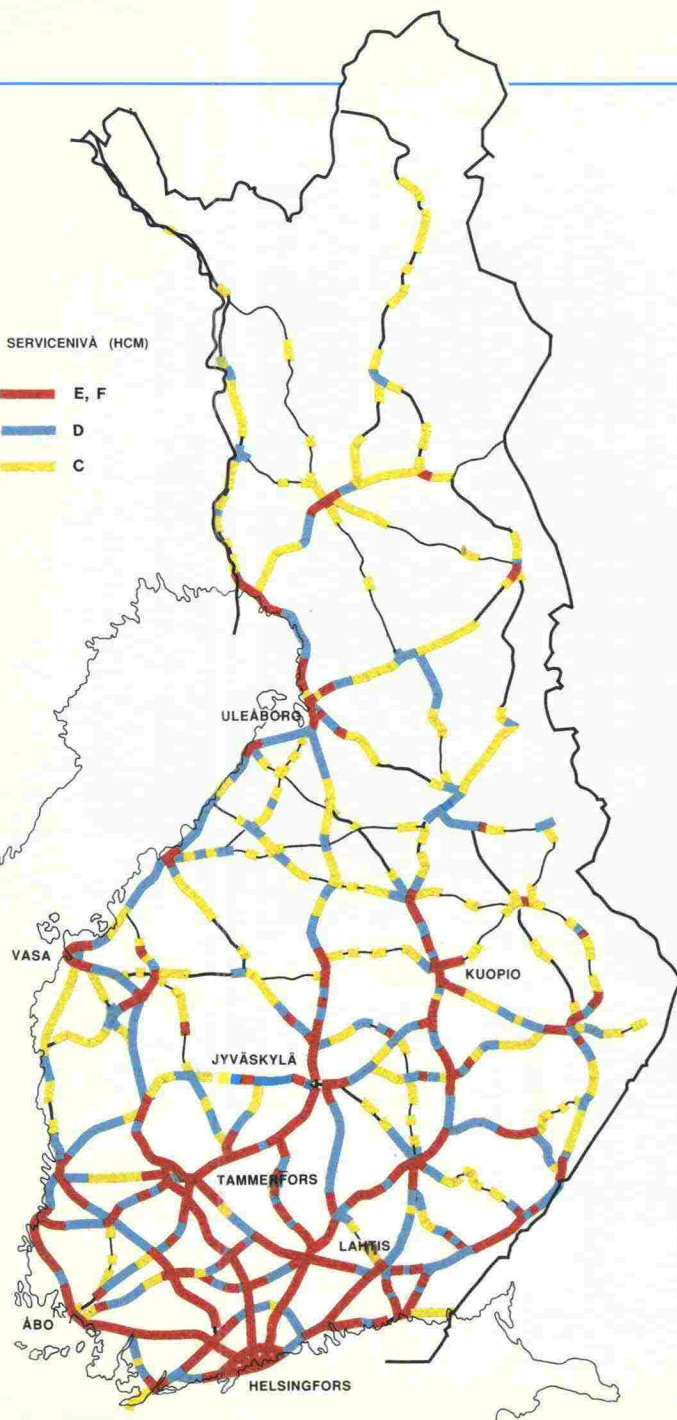


/1/ Tieliikenteen tavarankuljetustilasto (Godstransportstatistik för vägtrafiken), Helsingfors 1985, TVH (VVS) 713205

*Servicenivån år 2010 på det befintliga
vägnätet utan förbättringsåtgärder*

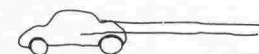
SERVICENIVÅ (HCM)

- E, F
- D
- C



Hurudana är trafikförhållandena vid olika servicenivåer

A • Bekväma och så gott som fria körförhållanden



B • Goda körförhållanden
• Lätt att göra omkörningar



C • Trafiken flyter tämligen väl men störningar är möjliga
• Köer börjar uppträda och omkörningarna försvåras



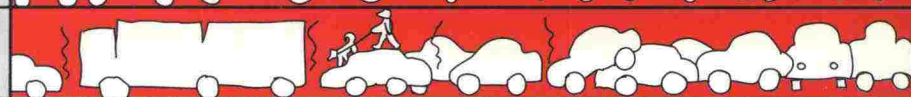
D • Störningsbenägen trafik med köer
• Mycket svårt (och riskabelt) att köra om
• Tvärbromsningar förekommer (risk för upphinnandeolyckor)



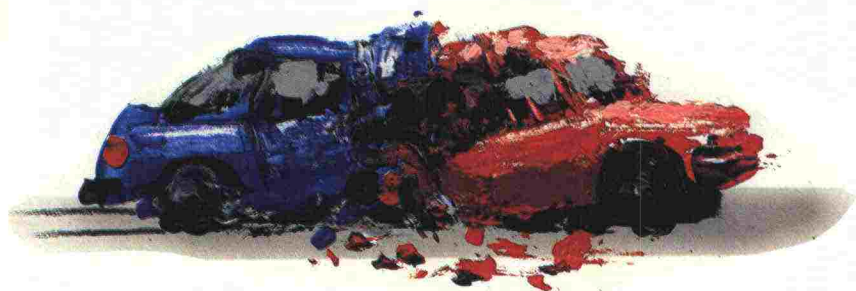
E • Trafiken stockad, kontinuerlig kö
• Omkörningar så gott som omöjliga (och gagnslösa)
• Körandet är ansträngande: hastigheten varierar mycket, fara för kedjekrockar
• Mycket svårt att ansluta sig från sidoväg



F • Vägen blockerad
• Bilarna rör sig långsamt och stannar emellanåt

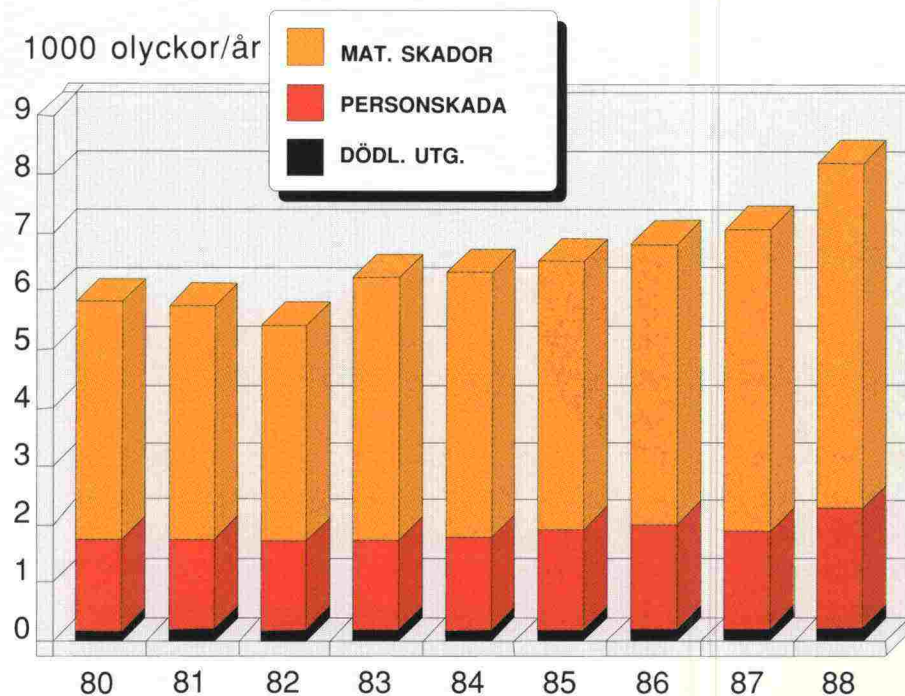
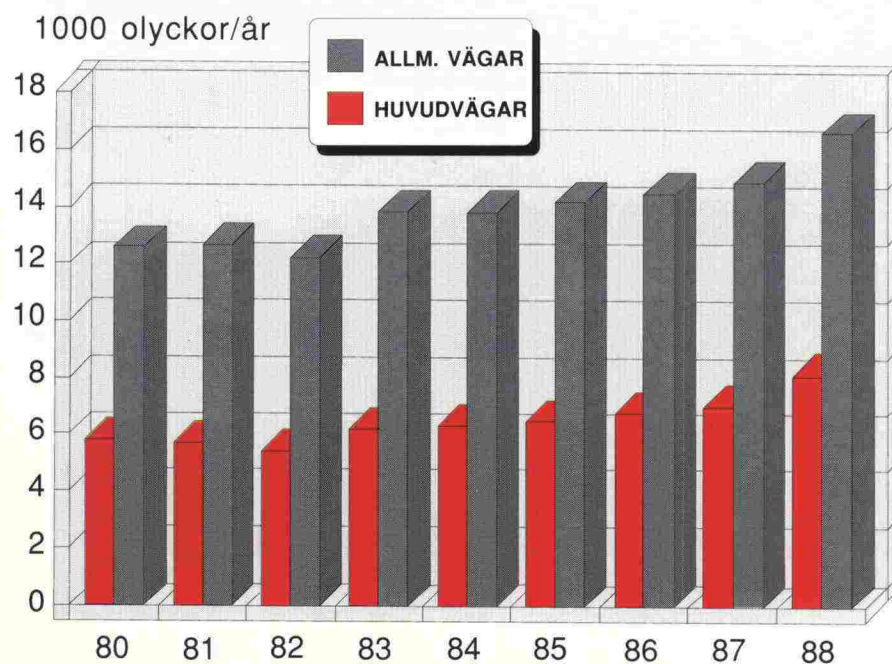


Trafiksäkerheten försämras



Antalet personskadeolyckor (med dödlig utgång eller personskada) på huvudvägarna har från år 1980 till år 1988 ökat med 31 %. Antalet olyckor med dödlig utgång har ökat med 42 % och det totala antalet olyckor med 41 %. Antalet trafikolyckor har ökat ända sedan år 1983. Snabbast var ökningen 1987-88.

År 1988 inträffade på huvudvägarna ca 8200 trafikolyckor med 268 döda och drygt 3300 skadade.

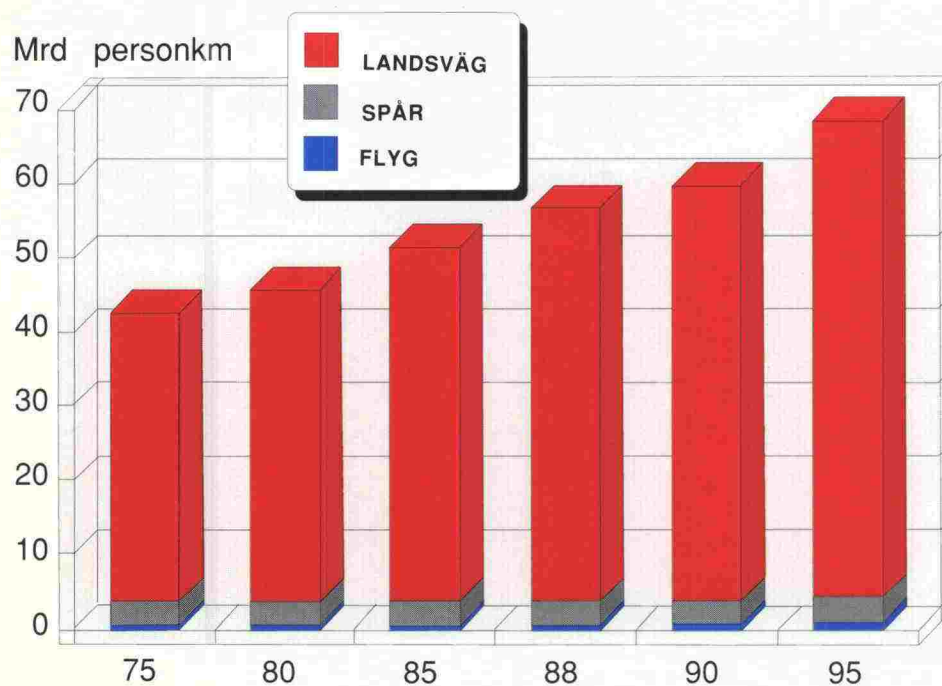


Vägrafikens andel ökar – huvudvägarna i nyckelställning

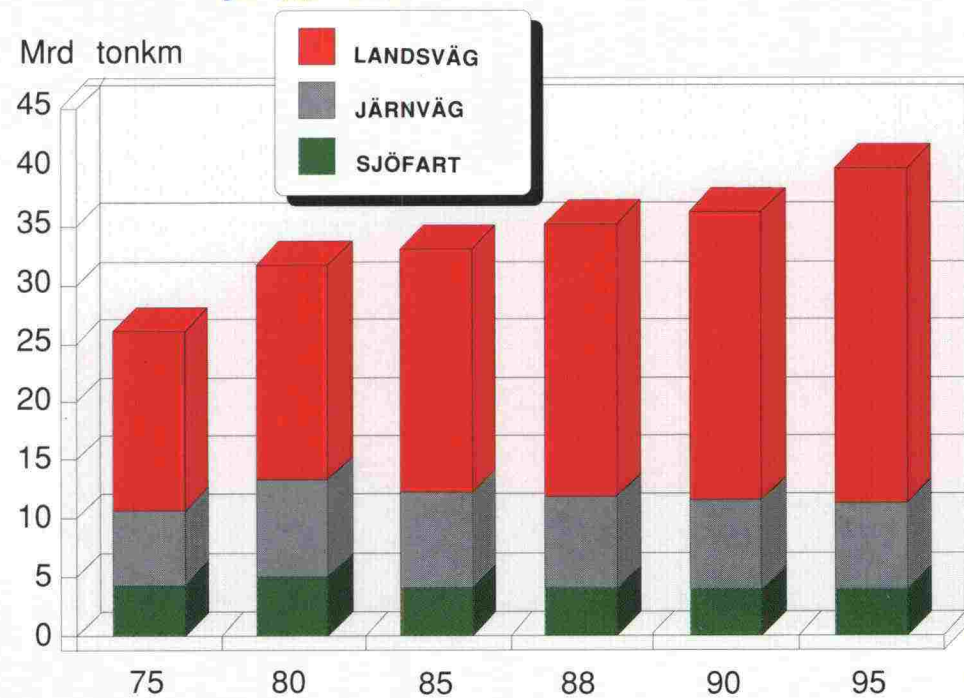
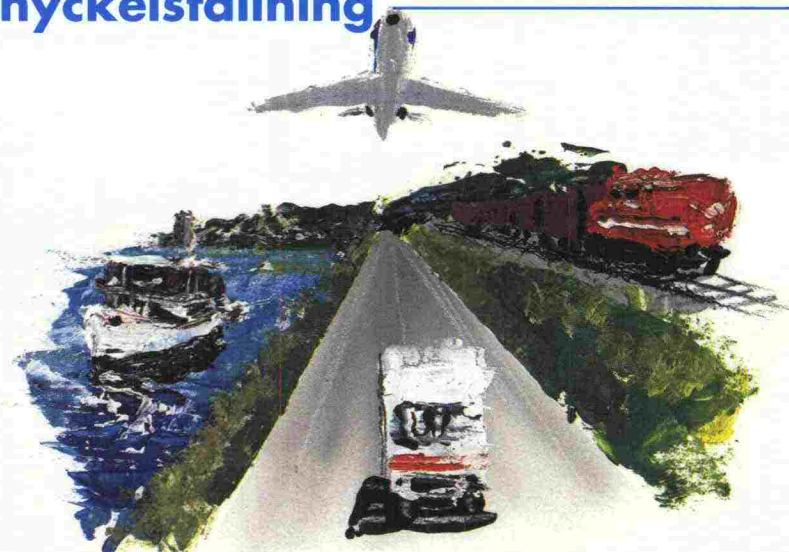
Vägrafikens

Vägrafikens andel av persontrafiken var år 1988 93 % mätt i personkilometer och av godstrafiken 66 % mätt i tonkilometer. Enligt gjorda uppskattningar kommer vägrafikens andel fortsättningsvis att öka såväl inom person- som godstrafiken /2/. Ökningen hänförs sig i huvudsak till huvudvägarna.

/2/ Liikenneministeriön hallinnonalan suunnitelma vuosille 1990 - 1994 (Plan över trafikministeriets förvaltningsområde för åren 1990 - 1994). Helsingfors 1988, Trafikministeriet



Persontransportarbetets utveckling



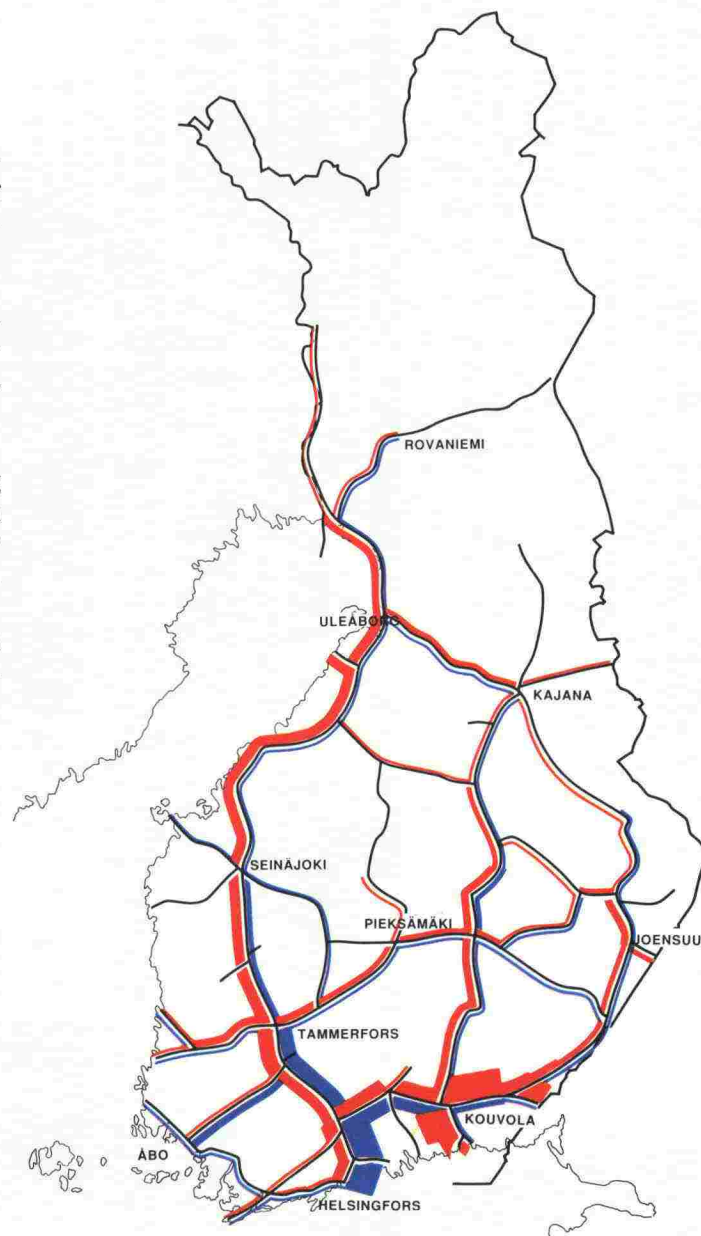
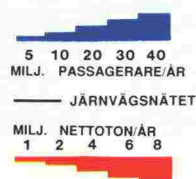
Godstransportarbetets utveckling

Järnvägstrafiken

Järnvägstrafikens andel av landets persontrafik var år 1988 6 % mätt i personkilometer och av godstrafiken 22 % mätt i tonkilometer.

Enligt gjorda prognoser kommer persontrafiken på järnvägarna att öka med 1 % per år och godstrafiken att minska med 0,6 % per år /2/.

Inom persontrafiken koncentrerar man sig på att sköta persontrafiken mellan stora bosättningscentra. Tyngdpunktsområden är sträckorna Helsingfors-Tammerfors och Helsingfors-Åbo. Järnvägstrafikens utveckling beror, i synnerhet vad persontrafiken beträffar, på hur SJ förmår höja tågens hastighet och sålunda förbättra servicenivån.



Järnvägarnas person- och godstrafik år 1987.

Sjöfart

Sjöfartens andel av inrikesgodstrafiken var år 1988 12 % mätt i tonkilometer. Av inrikespersontrafiken var sjöfartens andel mycket liten.

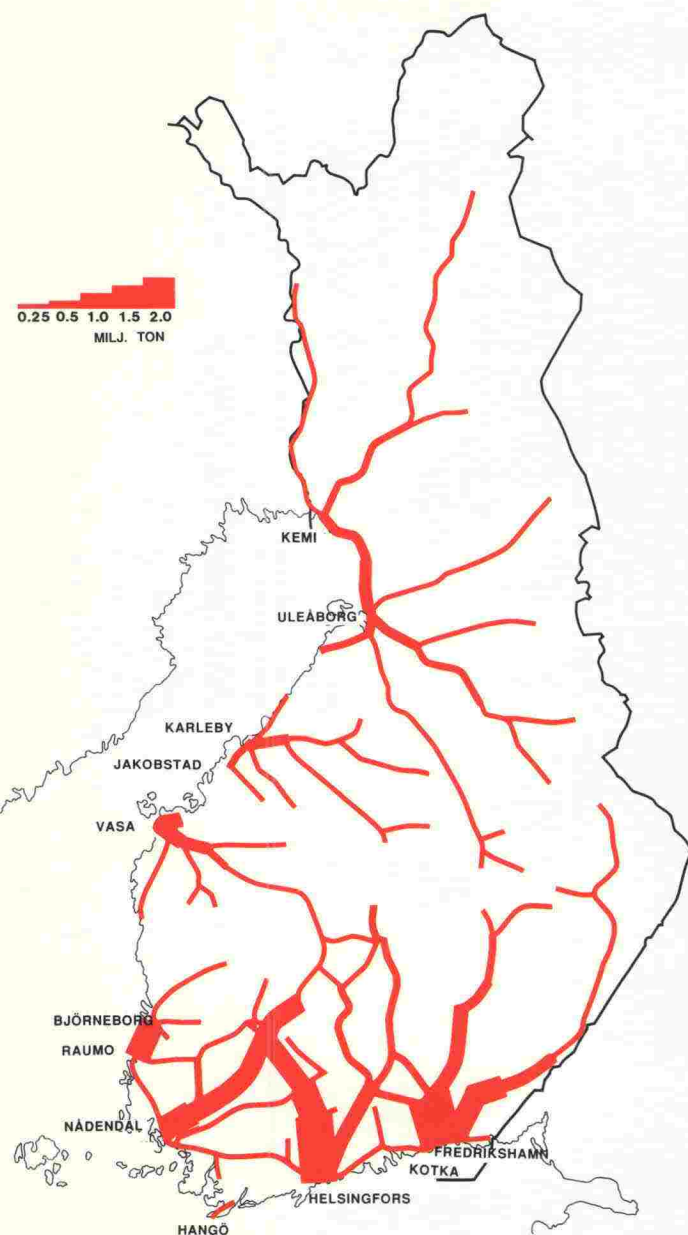
De livligaste exporthamnarna var år 1988 Fredrikshamn, Kotka, Sköldvik, Helsingfors och Raumo. De största importhamnarna var Sköldvik, Helsingfors, Nådendal, Brahestad (Rautaruukki) och Björneborg.

Enligt prognoserna förblir sjöfarten inom inrikesgodstrafiken oförändrad under de närmaste åren /2/. Styckegodstrafiken koncentreras i framtiden till hamnarna i Kotka - Fredrikshamn, Helsingfors, Hangö, Åbo - Nådendal, Raumo - Björneborg, Vasa, Karleby - Jakobstad och Uleåborg - Kemi. Enligt gjorda uppskattningar ökar godsexporten och -importen via hamnarna med ca 3 % per år under de närmaste åren /3/.

Nya transportrutter uppkommer. Scanlink ökar betydelsen av järnvägstransporter till hamnarna i västra Finland vid sidan av landsvägstransporterna. Baltlink accentuerar ytterligare landsvägstransporternas ställning inom transporterna till södra Finlands hamnar.

/2/ Liikenneministeriön hallinnonalan suunnitelma vuosille 1990 - 1994 (Plan över trafikministeriets förvaltningsområde för åren 1990 - 1994). Helsingfors 1988, Trafikministeriet

/3/ Utvecklingsprogram för hamnarna, Helsingfors 1988, Komiteebetänkande 1988:47



Landsvägstransporter till och från hamnarna
år 2000

Flygtrafiken

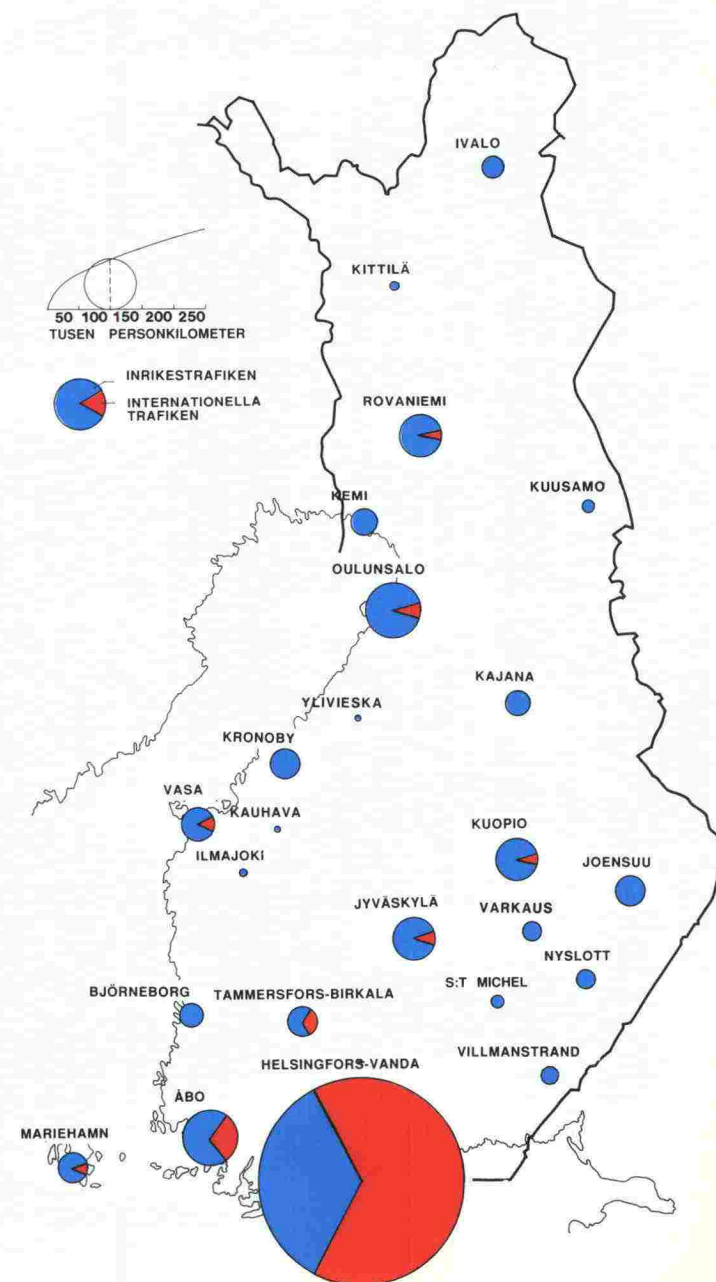
Inrikesflygtrafikens andel av persontrafiken var år 1988 1 % mätt med antalet personkilometer. Inom godstrafiken är flygtrafikens andel mycket liten. Den överlägset livligaste flygstationen är Helsingfors-Vanda flygstation. Därefter följde år 1988 flygstationerna i Uleåborg, Åbo, Jyväskylä, Kuopio och Rovaniemi.

Antalet passagerare förutpås de närmaste åren öka med i medeltal 6 % per år och inom den internationella trafiken med hela 10 % per år /2/. Man kommer i framtiden att sträva till att delvis fördela den internationella trafiken, som idag nästan helt är koncentrerad till Helsingfors-Vanda flygstation, också till andra flygfält (Uleåborg, Tammerfors, Åbo).

Telekommunikationerna

Inom telekommunikationerna har den individuella kommunikationen inom traditionell telefonverksamhet ökat med 7-10 % och inom nya telenät (mobiltelefoner och datanät) med t.o.m. 30-40 % årligen under 1980-talet. Vårt lands telefon- och televerksamhet är högt utvecklad också i internationellt perspektiv.

Inom telekommunikationerna förutpås den individuella kommunikationen öka med ca 7 % per år under de närmaste åren /2/. Även om den elektriska kommunikationen ökar och kontakterna därigenom underlättas, ersätter den ej den fysiska trafiken.



Flygstationernas persontrafik år 1988. 14

Skäl för att utveckla huvudvägnätet

En central strävan vid utveckling av trafiksystem har varit och är fortfarande förbättring av servicenivån och tillförlitligheten. Betydelsen av dem accentueras ytterligare av att interaktionen i samhället ökar såväl nationellt som internationellt. De långa avstånden inom landet och landets läge ökar ytterligare servicenivåns och tillförlitlighetens betydelse.

En förbättring av trafiksystemet innebär inom vägtrafiken ett högtklassigt huvudvägnät. Detta befrämjar också landets samhälleliga och ekonomiska utveckling.



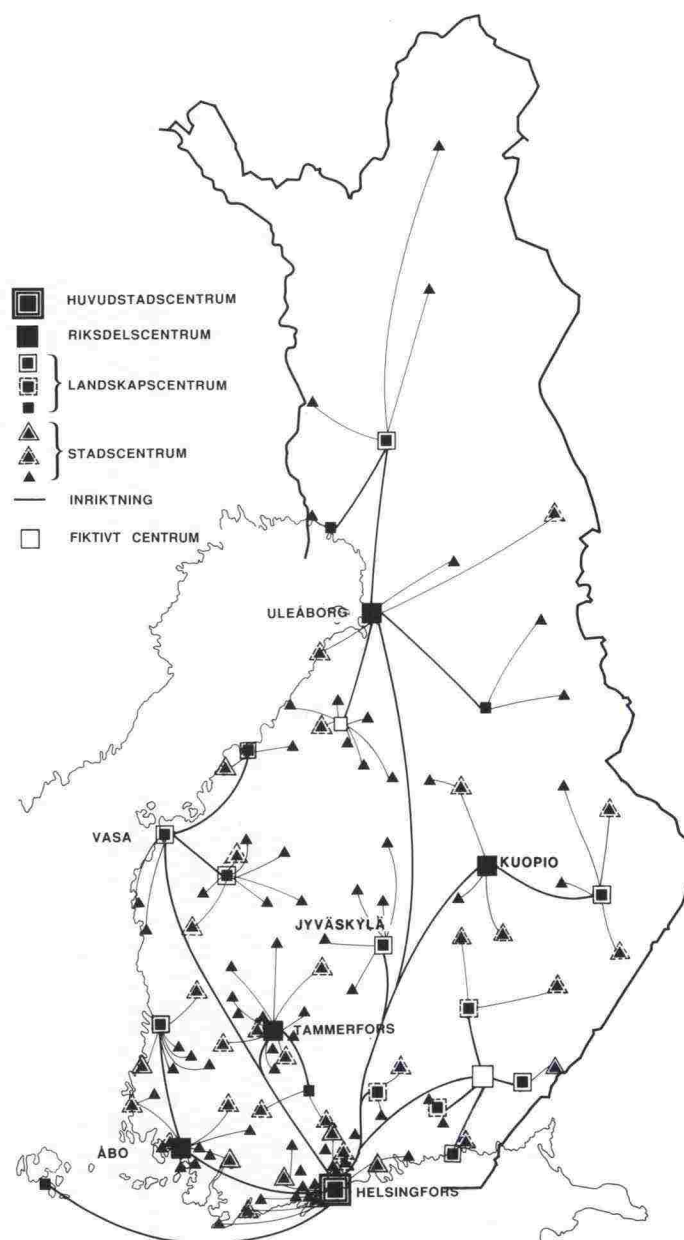
Regionstrukturella skäl

Behovet av interaktion mellan huvudstadsregionen och områdescentra samt mellan områdescentra ökar i framtiden vid en balanserad utveckling av landets olika delar. Detta innebär, att

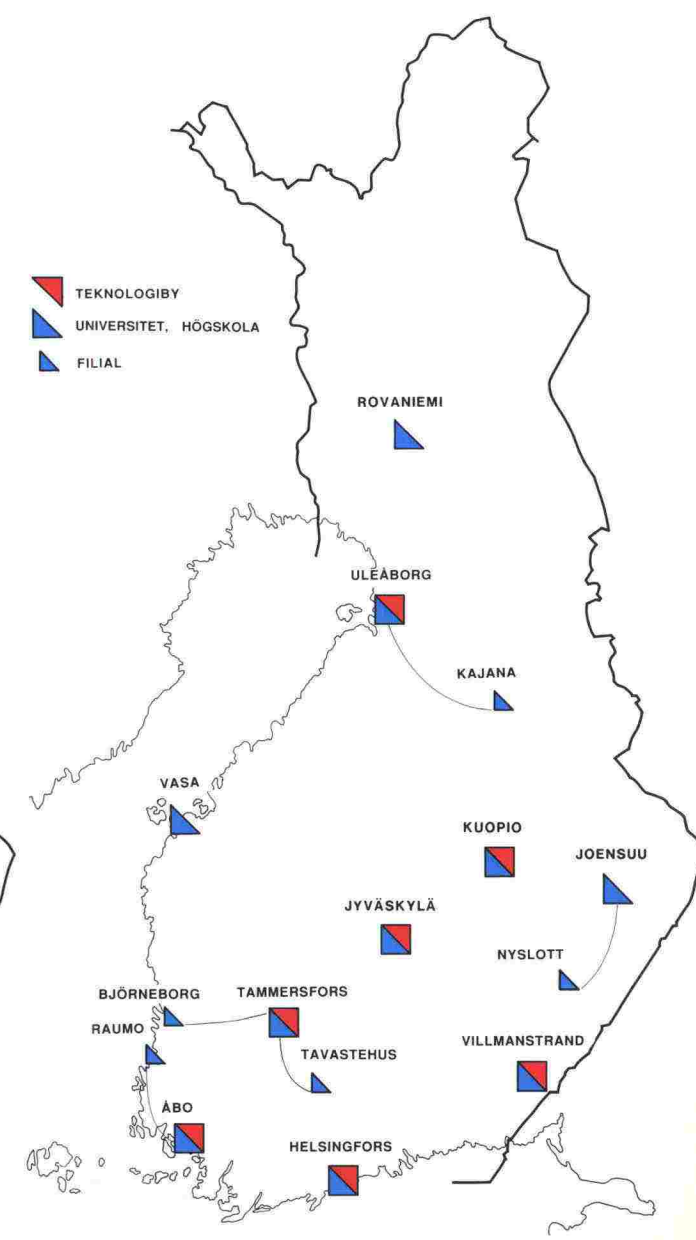
- kapaciteten, tillförlitligheten, hastigheten och servicenivån ökas på förbindelserna mellan huvudstadsregionen och övriga centrala områden
- forsknings- och skolningssamarbetet mellan läro- och forskningsenheter i huvudstadsregionen och landets övriga delar förbättras
- spridningen av högteknologi och högt utvecklade produktionsmetoder över huvudtaget, med tillhörande serviceformer, till såväl huvudstadsregionen som övriga områden befrämjas
- skolnings-, forsknings- och produktionsverksamhetens förutsättningar i landets olika delar förbättras för att motsvara den regionala arbetsfördelningen
- möjligheterna till direkta internationella förbindelser förbättras i landets övriga delar
- de mest betydande hindren för olika regioncentras utveckling minskar /4/.

En av de mest centrala faktorerna för en balanserad utveckling av landets olika delar är huvudvägar av hög klass.

/4/ Rakennemuutos ja alueellisesti tasapainoinen kehitys (Strukturomvandlingen och en balanserad regional utveckling), Helsingfors 1989, Inrikesministeriet



Servicecentrummätet år 2010 enligt regionplane förbundens uppgifter



Kunskapskoncentrationen år 1989

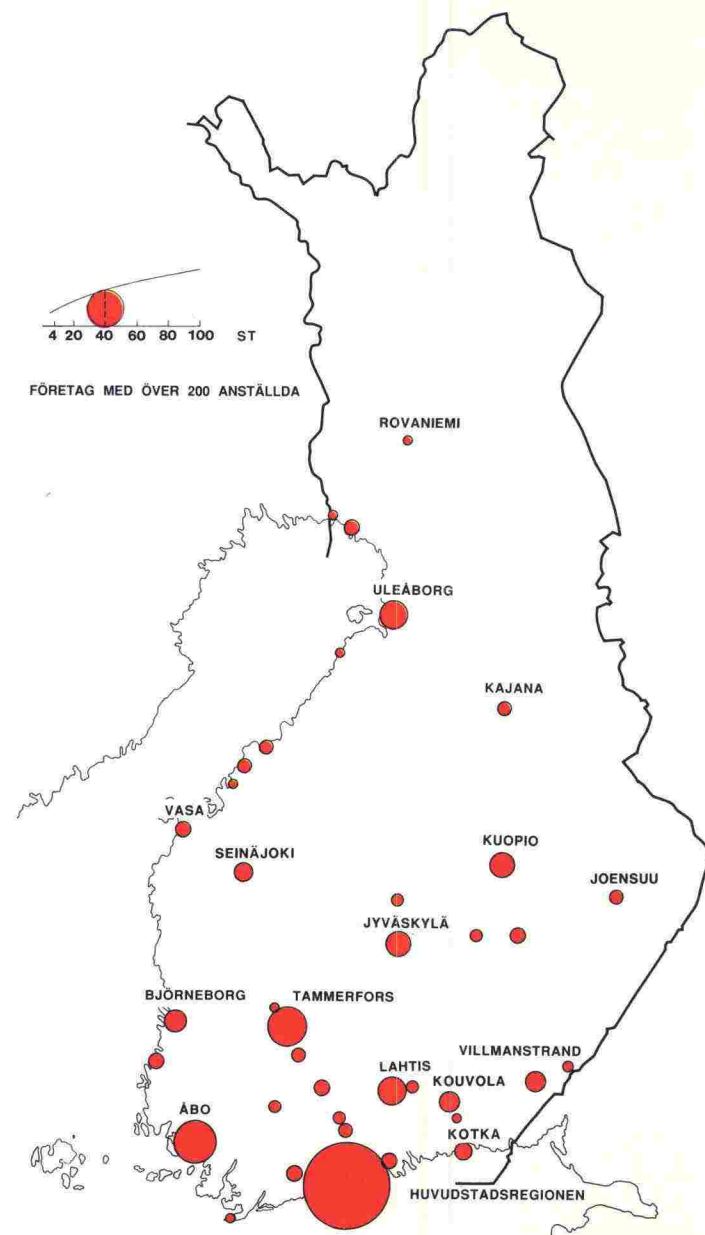
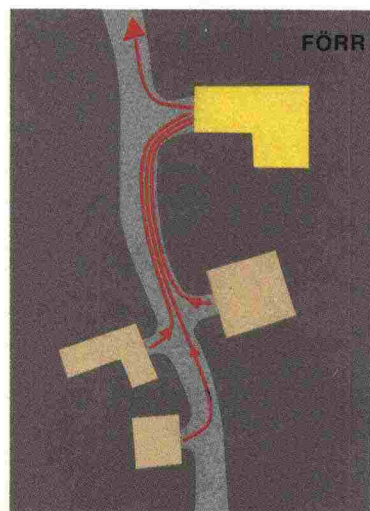
Transport- och samhällsekonomiska skäl

På grund av landets läge och industriella struktur har transportkostnaderna och transportservicenivån större betydelse i vårt land än i det övriga Västeuropa. Transportkostnadernas andel av produktens totalpris utgör 10 % i inhemska produkter och 15 % i exportprodukter. I och med att JOT-produktionstekniken (just-on-time) och industrins underleveranser ökar blir transporter- nas snabbhet, tillförlitlighet och smidighet allt viktigare.

En sänkning av transportkostnaderna och en förbättring av transportservicen är viktiga

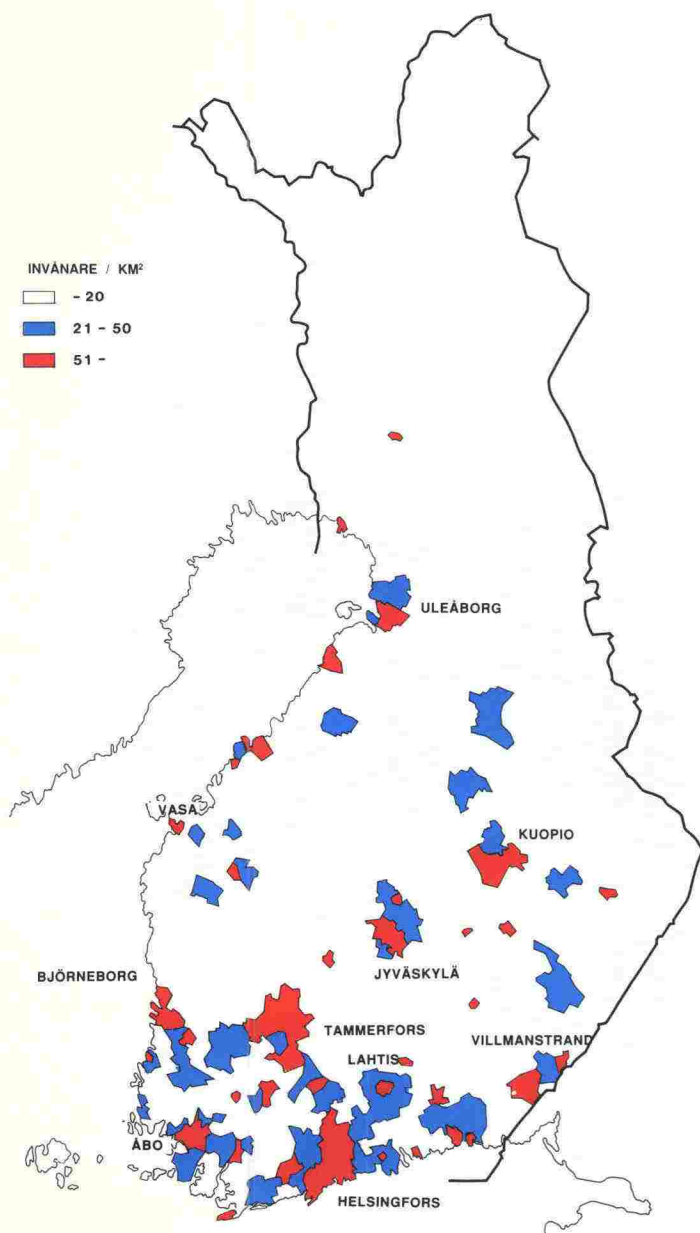
medel vid förbättring av industrins produktivitet och lönsamhet. Deras betydelse ökar ytterligare då konkurrensen inom näringslivet ökar som följd av internationaliseringen.

Från transporter- nas synpunkt är högklassiga huvudvägar oundgängliga. De sänker transportkostnaderna, förbättrar transporter- nas servicenivå och möjliggör att industri med utrikeshandel och också annan företagsverksamhet kan lokaliseras till landets olika delar.

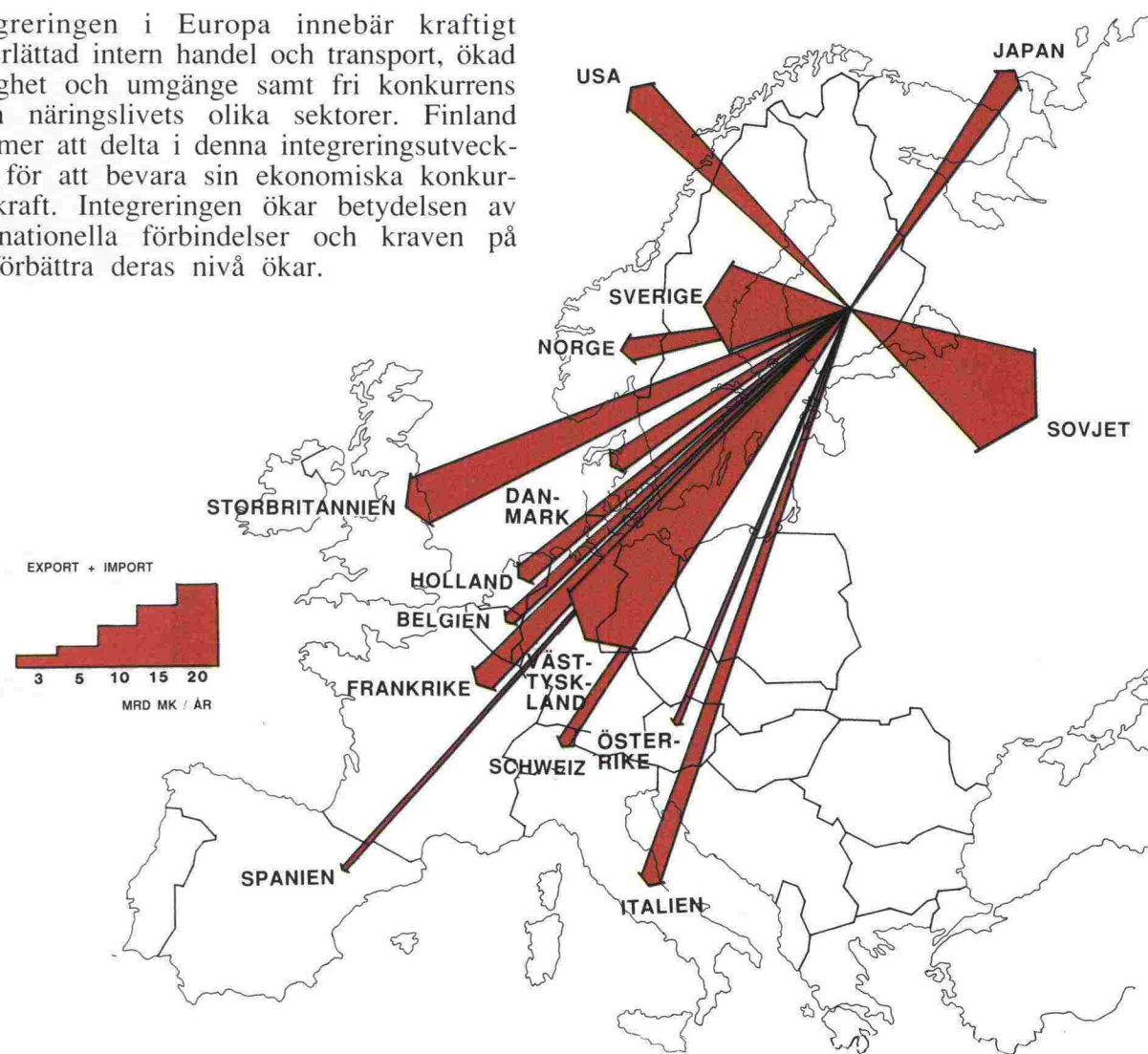


Internationaliseringen

Integreringen i Europa innebär kraftigt underlättad intern handel och transport, ökad rörlighet och umgänge samt fri konkurrens inom näringslivets olika sektorer. Finland kommer att delta i denna integreringsutveckling för att bevara sin ekonomiska konkurrenskraft. Integreringen ökar betydelsen av internationella förbindelser och kraven på att förbättra deras nivå ökar.



Boendetätheten år 1985



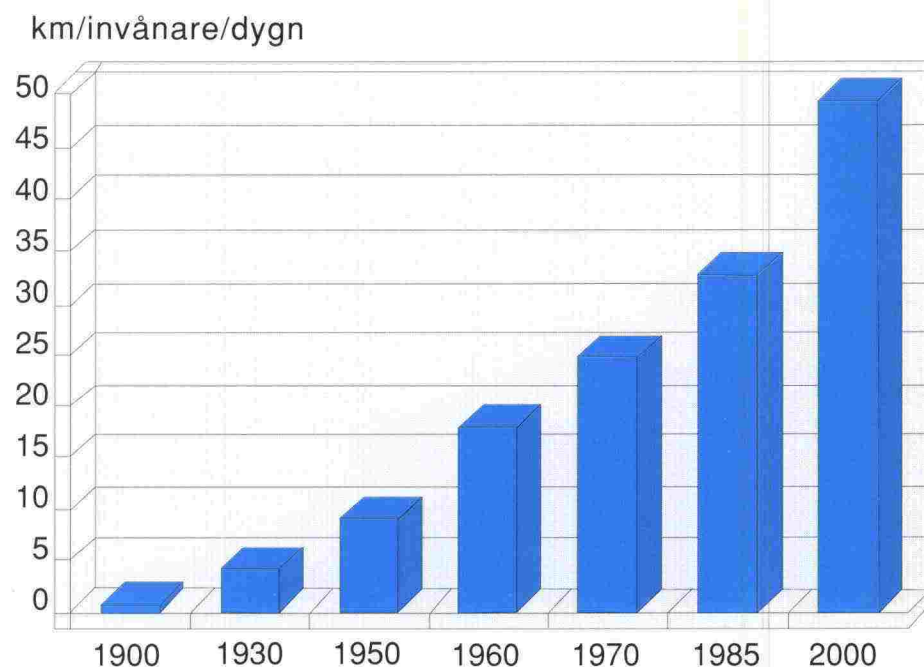
Våra viktigaste utrikeshandelspartners år 1986

Den ökande rörligheten

År 1986 rörde sig finländarna drygt 40 km per dygn och använde till detta ca 70 minuter. På ett drygt årtionde ökade medelreslängden per dygn med ca 6 km, men den därtill använda tiden förblev i stort sett oförändrad. Rörligheten ökade mest för personbilstrafikens del.

Rörligheten förutspås fortsättningsvis öka så, att man år 2000 rör sig ca 50 km per dygn. Den därtill använda tiden ökar ej märkbart. Den största ökningen förutspås alltså för personbilstrafiken.

Den ökade rörligheten beror på trafikmedlens utveckling och den omständighet att de blivit allt allmänare, decentraliseringen av bostads- och arbetsplatsområden samt den ökade fritiden och de allt flere fritidsfaciliteterna. Dessa omständigheter är också i framtiden i huvudsak orsak till den ökande rörligheten.



Den ökande rörligheten /5/

Beredskap för framtida behov

Den regionala och ekonomiska utvecklingen av Finland, internationaliseringen och den ökande rörligheten förutsätter en väsentlig förbättring av huvudvägnätets viktigaste delar. I framtiden accentueras detta behov alltmer. Då man definierar i vilken omfattning huvudvägnätet skall utvecklas bör man ta i betraktande de regionala och samhälleliga förändringarna i den framtida utvecklingen.

Förbättringen av huvudvägnätet till ett högklassigt huvudvägnät sker successivt under en lång tidsperiod. Planläggning och övrig planering skapar förutsättningarna för utvecklingen såväl lokalt som regionalt.

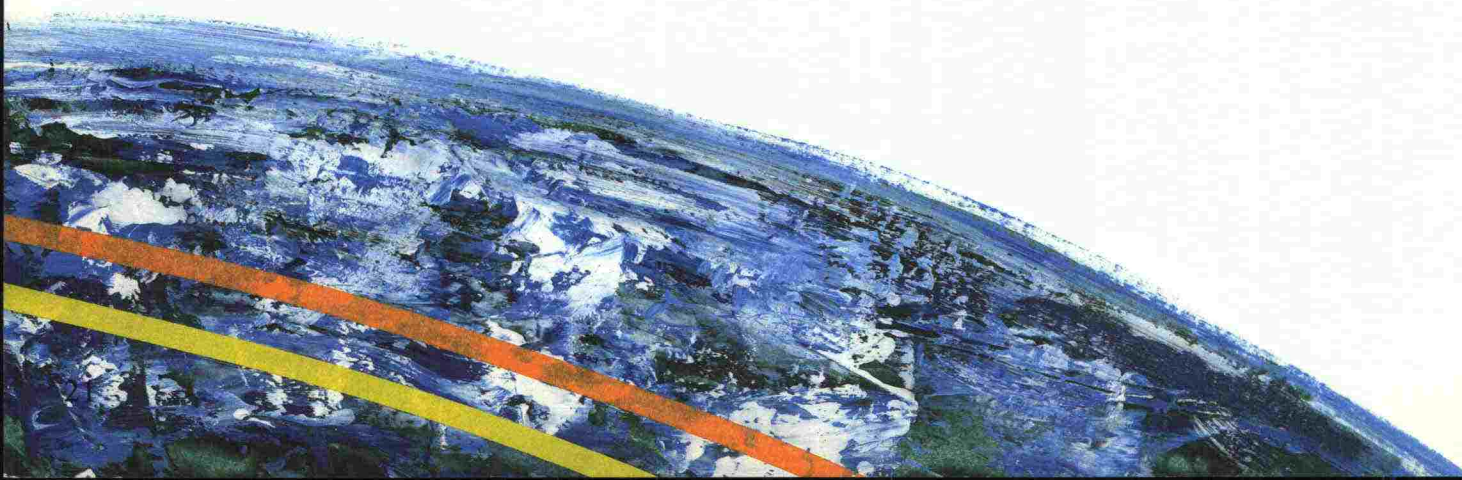


Huvudvägnätets omfattning

Längden av huvudvägnätet är ca 11400 km. Till sin trafikmässiga betydelse är det rätt oenhetligt.

Kostnaderna för att förbättra huvudvägnätet är stora. För att de begränsade resurserna skall kunna utnyttjas så effektivt som möjligt, är det viktigt att rätt definiera huvudvägnätets omfattning, standard och utvecklingsprogram.

Som underlag för diskussion framförs i detta sammanhang två alternativ, vilkas ekonomiska, trafikmässiga, miljömässiga och samhällseliga verkningar har uppskattats i den senare delen av denna utredning.



Utgångspunkter för bildande av ett huvudvägnät — Motorleder såsom delar av ett huvudvägnät

Utgångspunkterna för bildande av ett huvudvägnät är följande:

1. Stödjande av regionalstrukturen

Huvudvägnätet sammanbinder centra i landets olika delar med huvudstadsregionen och stöder utvecklingsmålen för regionalcentra.

2. Stödjande av näringslivet

Huvudvägnätet sammanbinder stora befolknings- och arbetsplatskoncentrationer och möjliggör utveckling av från rikssynpunkt viktiga näringar i landets olika delar.

Huvudvägnätet medger snabbare transport av stora mängder människor och varor, sänker transport- och reskostnader, förbättrar näringslivets konkurrenskraft och ökar den samhällsekonomiska effektiviteten.

3. Förbindelser till de viktigaste hamnarna och internationella flygterminalerna

Huvudvägnätet möjliggör goda förbindelser till de viktigaste hamnarna och internationella flygterminalerna

4. Internationella förbindelser

Huvudvägnätet förbinder Finland med de internationella vägarna i grannländerna Sverige, Norge och Sovjetunionen och vidare till det övriga Europa.

5. Behärskande av miljöolägenheterna

Miljöolägenheterna kan bättre behäskas då trafiken koncentreras till huvudvägarna.

6. Trafiksäkerhet

Trafik på huvudvägar är trygg.

7. Huvudvägnätets enhetlighet

Huvudvägnätet utgör en enhetlig helhet.

Motiveringarna till att en huvudväg, som ingår i de olika alternativen, föreslås bli motorled är följande:

motorväg

- o på basen av stora trafikmängder
- o av nätmässiga skäl, om ett motortrafikledsavsnitt som sammanbinder två motorvägar skulle bli mycket kort.

motortrafikled

- o som förlängning av motorväg på basen av trafikmängder, varvid motortrafikleden kan utgöra det första byggnadsskedet av en motorväg
- o då man är tvungen att förlägga en huvudväg på en ny plats av markanvändningsskäl, av geometriska skäl eller av nätmässiga skäl och då den nya huvudvägen väl ansluter sig till det övriga motorledsnätet.

Utvecklingsalternativ A med regionstrukturell betoning

4700 km

Längd: ca 4700 km, d.v.s. 41 % av det nuvarande huvudvägnätets längd och 6,2 % av hela det allmänna vägnätets längd.

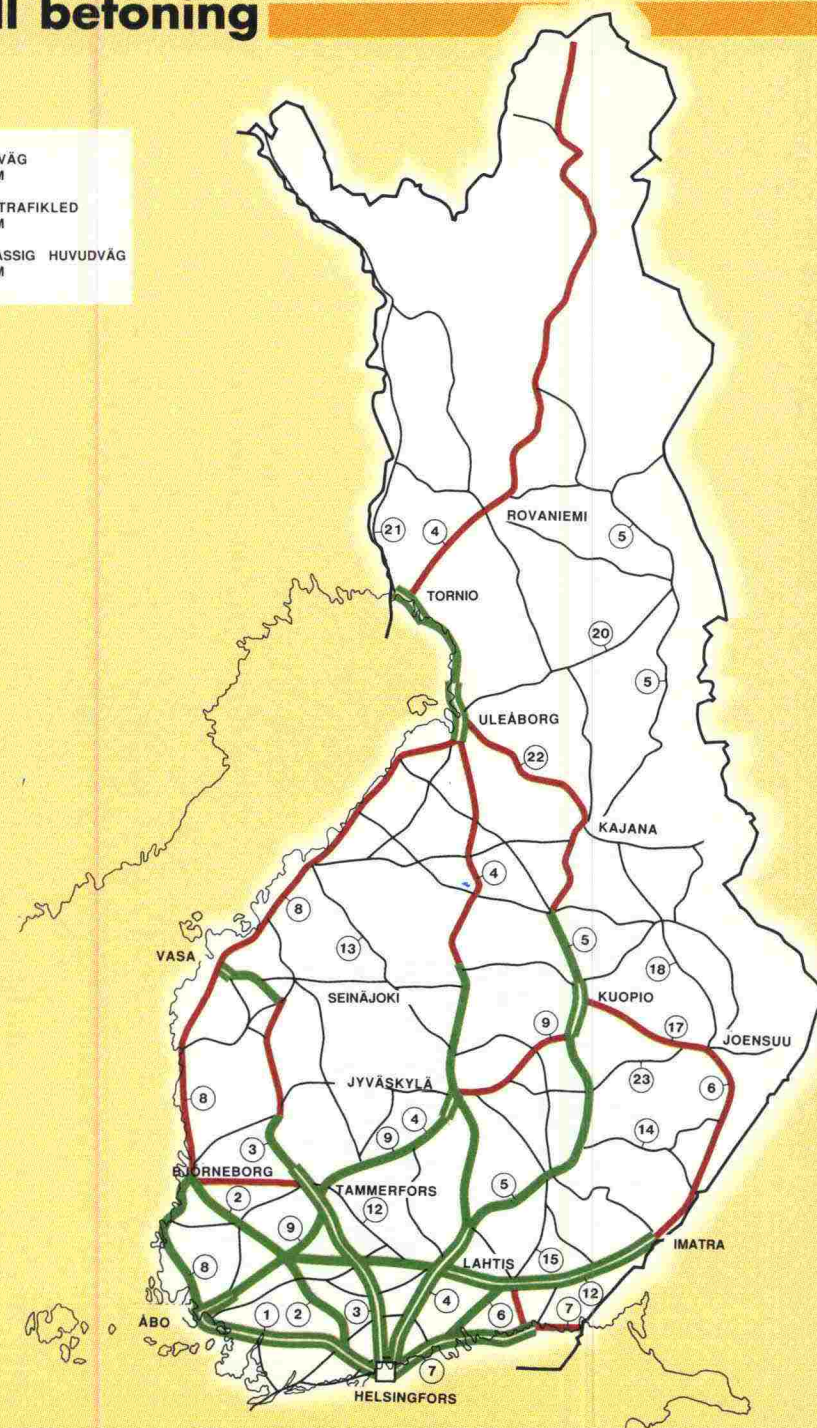
Trafikarbete år 2010:

58 % av trafikarbetet på det nuvarande huvudvägnätet och 33 % av trafikarbetet på hela det allmänna vägnätet.

Ett huvudvägnät enligt alternativ A

- sammanbinder riksdelscentra med huvudstaden och landskapscentra med respektive riksdelscentra
- erbjuder goda förbindelser till gränsövergångarna och hamnarna
- bildar ett enhetligt nät
- täcker rätt väl hela landet

	MOTORVÄG 1180 KM
	MOTORTRAFIKLED 1300 KM
	HÖGKLASSIG HUVUDVÄG 2210 KM



Utvecklingsalternativ B med trafikbetoning

2600 km

Längd: ca 2600 km, d.v.s. 23 % av det nuvarande huvudvägnätets längd och 3,4 % av hela det allmänna vägnätets längd

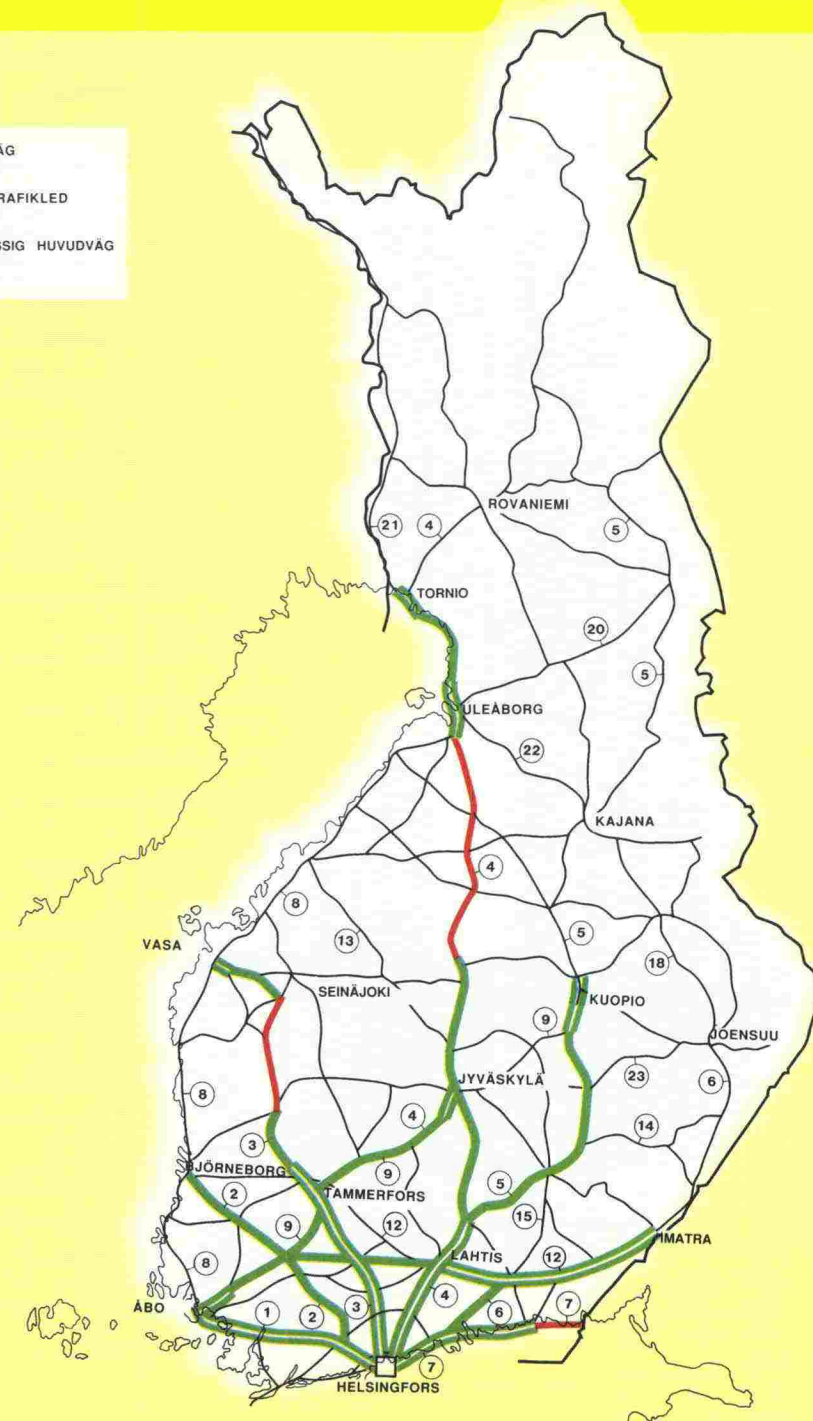
Trafikarbete år 2010:

37 % av trafikarbetet på det nuvarande huvudvägnätet och 21 % av trafikarbetet på hela det allmänna vägnätet.

Ett huvudvägnät enligt alternativ B

- förbinder närmast riksdelscentra med huvudstaden
- betjänar i huvudsak södra och mellersta Finland

	MOTORVÄG
	1150 KM
	MOTORTRAFIKLED
	1070 KM
	HÖGKLASSIG HUVUDVÄG
	360 KM



Huvudvägarnas standard

Högklassiga huvudvägar

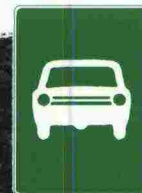
De högklassiga huvudvägarna byggs eller förbättras enligt en högre och enhetligare standard än övriga huvudvägar i motsvarande förhållanden. En högre standard ökar transporternas tillförlitlighet, förkortar res tiden, garanterar en jämn reshastighet och minskar trafikkostnaderna. En enhetlig standard innebär att lederna har en kontinuerlig och i det närmaste konstant standard vad beträffar vägens bredd, geometriska egenskaper, hastighetsbegränsning, serviceberedskap för trafiken samt skötsel- och underhållsnivå.

De högklassiga huvudvägarna är antingen motorleder eller huvudvägar, på vilka också annan trafik än biltrafik är tillåten. Huvudvägarnas viktigaste egenskaper kan illustreras på följande sätt:

Motorväg



Motortrafikled



Annan huvudväg



DE HÖGKLASSIGA HUVUDVÄGARNAS EGENSKAPER:

	MOTORVÄG	MOTOR-TRAFIKLED	ANNAN HUVUDVÄG
HASTIGHETS-BEGRÄNSNING	120	100	100 (80) ANSLUTNINGAR
BREDD	2x12.5	12.5	10.5-12.5
ANSLUTNINGSTYP	PLANSKILD		PLANSKILD/PLAN
ANTAL ANSLUTNINGAR	BEGRÄNSAT		BEGRÄNSAT ANTAL PLANANSLUTNINGAR
BÄRIGHET OCH DIMENSIONS-BEGRÄNSNINGAR	INGA VIKT- ELLER DIMENSIONSBEGRÄNSNINGAR		
SERVICEUTBUD	HÖGKLASSIGA SERVICEANLÄGGNINGAR		
SKÖTSEL OCH UNDERHÅLL	VÄLSKÖTT HALKBEKÄMPNING GOD YTBELÄGGNING		

Övriga allmänna vägar

Befintliga huvudvägar och andra allmänna vägar, som ej ingår i det högklassiga huvudvägnätet, glöms ej bort, utan de utvecklas såsom vägens klass samt trafikens och omgivningens behov kräver.

Åtgärderna på dessa vägar inriktas främst på att förbättra ytbelagda och tjälfarliga vägars skick, trafiksäkerheten samt vinterskötselns nivå.

Inom tätortsområden inriktas väghållningen främst på att förbättra trafiksäkerheten och trafikmiljön samt på livligt trafikerade vägar kapaciteten.

Kostnader och tidplan för utvecklande av huvudvägnätet



Bedömningsgrunder

Följande enhetskostnader har använts vid uppskattning av anläggningskostnaderna (byggande och förbättring) för högklassiga huvudvägar på landsbygden:

- motorväg 20 Mmk/km
- motortrafikled 12 Mmk/km
- annan huvudväg 5 Mmk/km

Kostnaderna för anläggande av huvudvägar i stadsregioner har bedömts från fall till fall. Kostnaderna har uppskattats enligt kostnadsnivån år 1989 (vb-ind. 119).

Enhetskostnaderna påverkas väsentligt av det faktum, att då det gäller motorvägar och motortrafikleder ombyggs hela trafikmiljön enligt de villkor trafiken och miljön ställer. Beträffande övriga huvudvägar är det fråga om förbättring.

Utvecklandet av huvudvägnätet har indelats i tre skeden:

- skede 1 åren 1991 - 2000
- skede 2 åren 2001 - 2010
- skede 3 efter år 2010.

Tidsbestämningen baserar sig på befintliga och under beredning varande vägprogram samt trafikmängds- och servicenivåprognoser för huvudvägnätet för åren 2000 och 2010. Realiseringsmöjligheterna är dock i sista hand beroende av den finansiering som anvisas för utveckling av huvudvägnätet.

Pris: 33 – 47 mrd mk

Leveranstid: 20 – 40 år

Kostnaderna för att utveckla huvudvägnätet är följande:

Realiserings- tidpunkt	Kostnader (mrd mk)	
	ALT. A	ALT. B
Skede 1: 1991 - 2000	15	12
Skede 2: 2001 - 2010	16	13
Skede 3: efter år 2010	16	8
	47	33

Dessa kostnader utgör inte direkta tilläggskostnader för utveckling av ifrågasvarande vägar, utan en stor del av dem åtgår i alla händelser för byggande och förbättring av vägarna i fråga.

Som jämförelse kan nämnas att man under de senaste 30 åren har investerat i huvudvägnätet ca 63 mrd mk enligt penningvärdet år 1989.



Verkningarna av huvudvägnätets utveckling

Utvecklandet av huvudvägnätet förutsätter rätt stora investeringar. Genom en verkninganalys har man överslagsmässigt utrett vad man får till stånd med dessa investeringar. Man har studerat verkningarna på trafiken, trafikanterna, områdestrukturen och i viss mån också miljön.



Investeringsbehovet ökar – trafikantkostnaderna minskar

Kostnaderna för utvecklande av ett högklassigt huvudvägnät enligt alternativ A är ca 47 mrd mk och enligt alternativ B ca 33 mrd mk.

Trafikantkostnaderna minskar i takt med att huvudvägarna förbättras. De årliga inbesparingarna i trafikantkostnader är år 2010 i förhållande till det nuvarande vägnätet i

alternativ A ca 1200 Mmk/år och i alternativ B ca 1100 Mmk/år. I bägge alternativen är den tunga trafikens andel av inbesparingarna i trafikantkostnader ca 300 Mmk/år.

Huvuddelen av inbesparingarna uppkommer på de motorleder som ingår i huvudvägnätet.

Transporternas servicenivå förbättras – transportkostnaderna minskar

Högklassiga huvudvägar betjänar synnerligen väl det moderna decentraliserade och långt programmerade produktions- och distributionssystemet, i vilket man kräver tillförlitlighet och punktlighet av periodiska transporter.

Högklassiga huvudvägar innebär att transporternas servicenivå förbättras, transportkostnaderna sjunker och industrins konkurrenskraft ökar.

Trafikförhållandena förbättras

Antalet huvudvägar som stockas och blockeras (servicenivåerna E och F) minskar fram till år 2010 i weekendtrafiken från 1820 km till 280 km i alternativ A och till 560 km i alternativ B. I normal vardagstrafik minskar dylika vägavsnitt från 1150 km till 130 km i alternativ A och till 280 km i alternativ B.

fram till år 2010 i weekendtrafiken från 1820 km till 280 km i alternativ A och till 560 km i alternativ B. I normal vardagstrafik minskar dylika vägavsnitt från 1150 km till 130 km i alternativ A och till 280 km i alternativ B.

Inverkan på miljön

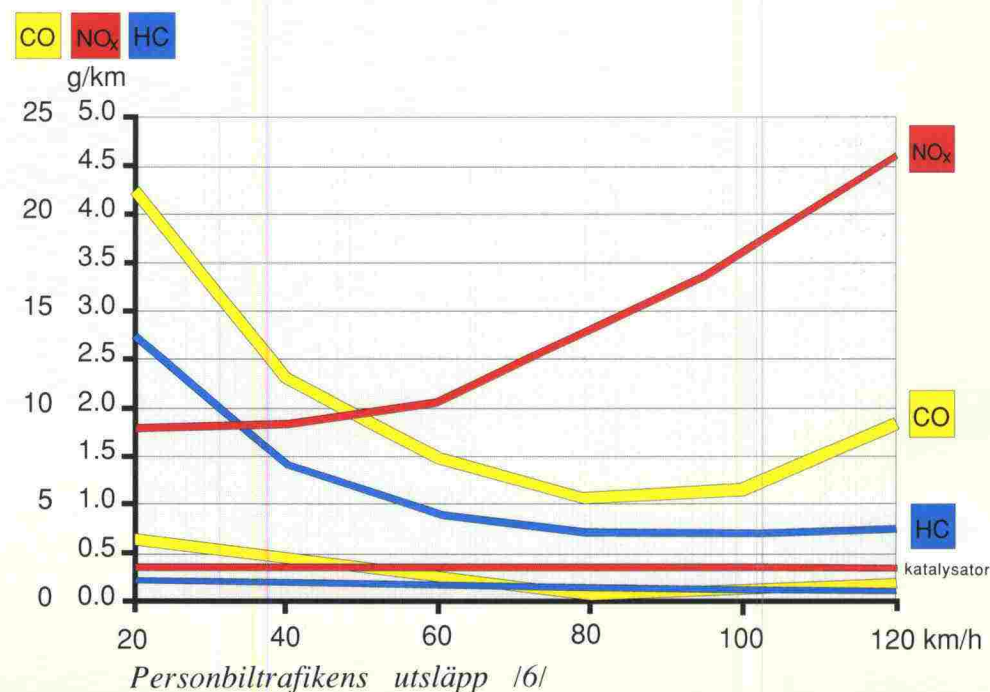
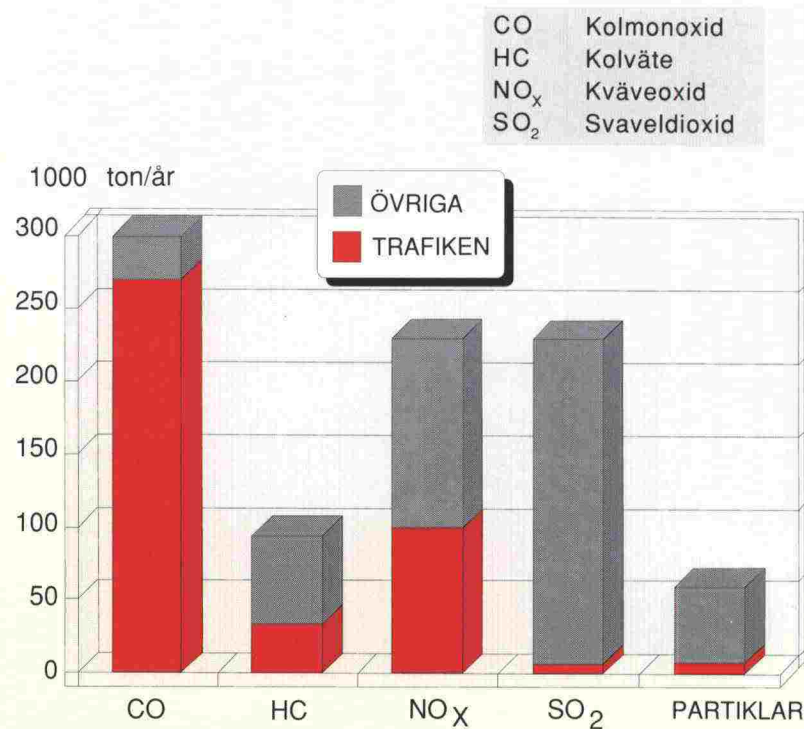
I detta sammanhang kan man bara överslagsmässigt behandla buller och luftföroreningar förorsakade av trafiken. Alla övriga miljöverkningar är så specifika, att en uppskattning av dem förutsätter noggrann vägplanering i varje särskilt fall.

Fordonsbullret består i huvudsak av buller från motor, avgaser och ringar. Vid låga hastigheter är ringarnas andel liten medan bullret från ringarna vid höga hastigheter är dominerande. De av trafiken föranledda bullerolägenheterna kan bäst behärras kring nya motorleder, eftersom bullret kan tagas i betraktande redan i planeringsskedet.

Utvecklandet av huvudvägnätet inverkar inte i märkbar grad på mängden eller arten av luftföroreningar förorsakade av trafiken. En trafikström, som är stockad och rör sig ojämnt, producerar mera föroreningar än en löpande och jämn trafikström. Å andra sidan ökar utsläppen vid höga hastigheter.

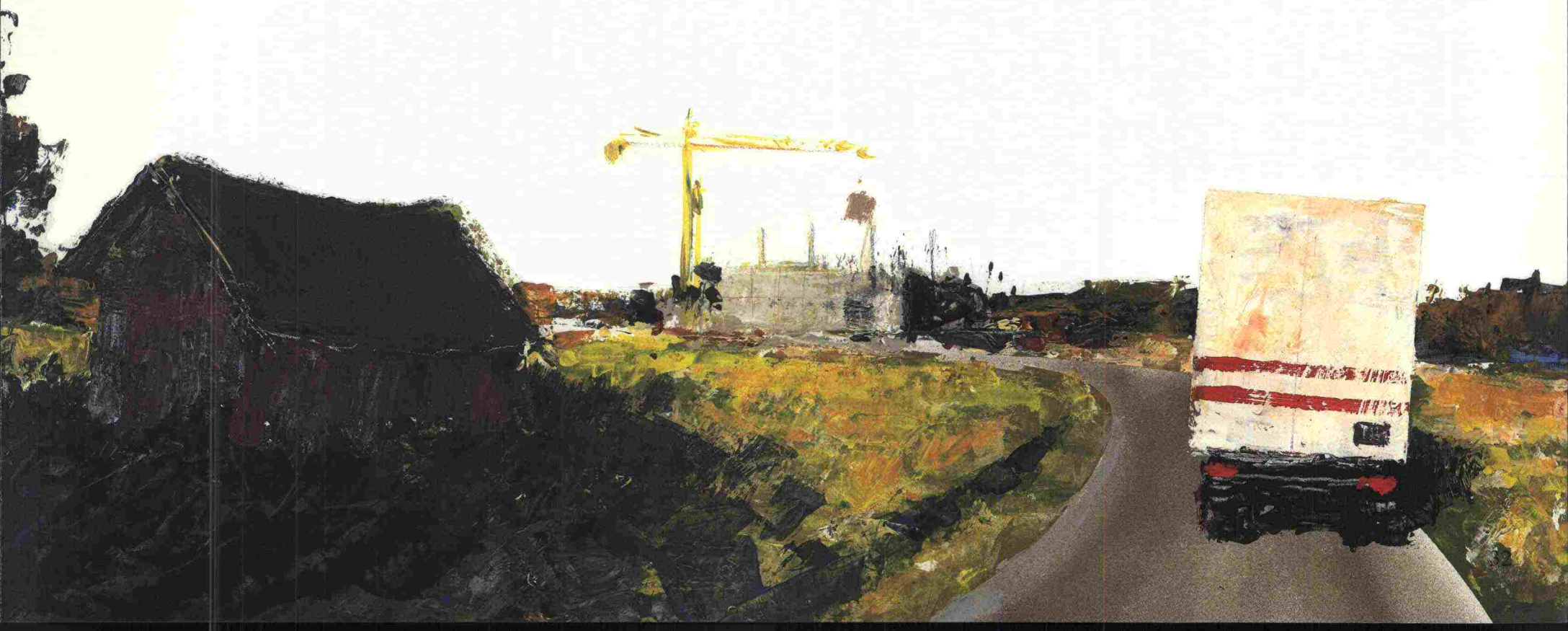
Situationen beträffande utsläpp från vägtrafiken håller på att förändras. Tack vare nya avgasbestämmelser för bensindrivna bilar (katalysatorer) minskar kväveoxidutsläppen (NO_x), kolväteutsläppen (HC) och kolmonoxidutsläppen (CO) märkbart /6/. De totala utsläppen från vägtrafiken beräknas i början av 2000-talet vara mindre än idag fastän trafiken och bilparken ökar.

/6/ Möjligheterna att begränsa kväveoxidutsläpp från trafik. Helsingfors 1989. Miljöministeriet.



En regionalt balanserad utveckling stärks

Då högklassiga huvudvägar utbyggs mellan olika områdescentra och huvudstadsregionen samt mellan områdescentra, förbättras tillgängligheten till områden utanför huvudstadsregionen, interaktionen mellan olika områden ökar och möjligheterna för företag och inrättningar att lokaliseras till områdescentra förbättras. Detta möjliggör en kontinuerlig och jämlik utveckling av olika områden också i framtiden.



Trafiksäkerheten förbättras

En förbättring av huvudvägnätet inverkar positivt på trafiksäkerheten. I beräkningarna har man utgått ifrån följande olyckskvoter för personskadeolyckor på olika typer av vägar (personskadeolyckor/100 milj.bilkm):

	Hastighetsbegränsning (km/h)		
	80	100	120
Motorväg		9	11
Motortrafikled	9	11	
Vanlig riksväg	20	24	

Bägge alternativen minskar antalet trafikolyckor i jämförelse med det nuvarande vägnätet. Såväl i alternativ A som i alternativ B är antalet personskadeolyckor år 2010 ca 3 % mindre än det vore i det nuvarande vägnätet, vilket innebär ca 55 stycken färre personskadeolyckor. I olyckskostnader innebär detta ca 35 Mmk/år.



Körkomforten ökar

För många som arbetar inom trafiken utgör vägmiljön också arbetsmiljö. En förbättring av den innebär ökad trygghet och minskade påfrestningar i arbetet samt ökad körkomfort.

Som en följd av det ökade välståndet kräver trafikanterna en allt bättre trafikmiljö, bättre service och exakt information om körförhållandena, så att resandet skall vara såväl behagligt som tryggt.



Utveckling av huvudvägnätet

Tidplan för år 1989

Maj

VVS:s rapport: Utveckling av
Finlands huvudvägnät, utgångs-
punkter som underlag för en
omvärdering

Juni

Diskussionen påbörjas
VVS inbegär utlåtanden över
rapporten av

- centrala ämbetsverk
- centralförbundet för region-
planering samt regionplane-
och landskapsförbund
- organisationer för industri
och handel
- kommunala centralorganisationer

September

Behandling och värdering av ut-
låtandena

Oktober

VVS bereder ett förslag för utveck-
ling av huvudvägnätet på lång sikt

December

VVS översänder sitt förslag till
trafikministeriet

Tilläggsuppgifter

VVS:s planeringsavdelning, PB 33, 00521 Helsingfors

Kontaktpersoner: Planeringsdirektör Erkki Koskinen, tel. (90) 1542005

Biträdande direktör Juhani Tervala, tel. (90) 1542011

Dipl.ing. Markku Linnasalmi, tel. (90) 1542028